Dr. Jan Kanty Czyrek

BUDOWA NOWYCH DRÓG

wodnych,
wychowawczych,
finansowych,
militarnych,
i prawnych

w POLSCE.

NAKŁADEM AUTORA.

cena — 1 zł.

Dr. Jan Kanty Czyrek

BUDOWA NOWYCH DRÓG

wodnych
wychowawczych
finansowych
militarnych
i prawnych

w Polsce.

NAKŁADEM AUTORA.

DRUKARNIA MICHAŁA WERDINGERA W DROHOBYCZU.

Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej

Profesorowi Doktorowi IGNACEMU MOŚCICKIEMU

poświęca

Autor.

Drohobycz, marzec 1937.

ROZDZIAŁ PIERWSZY.

Położenie i zadania ogólne.

Nasze położenie geopolityczne z natury rzeczy jest trudne.

Trudności głównie stąd wynikają, że granice mamy zupełnie otwarte od strony Niemiec na całej długości 1912 kilometrów i że też od strony Rosji nasza granica jest długa i źle obronna. Poza tym każdy z tych sąsiadów — nawet osobno ich biorąc — jest od nas większy, tak co do obszaru, jak i ilości ludności. Szczególnie groźne niebezpieczeństwo płynie ku nam w razie utworzenia kleszczy niemiecko - rosyjskich, tworzących w sumie 232 milionów mieszkańców, czyli 7 razy więcej od ilości ludności Polski. Połączenie zdolności organizacyjnych i techniki niemieckiej z olbrzymymi zapasami materiału ludzkiego i surowców rosyjskich, stanowi potęgę, której nie mogłaby stawić czoła żadna możliwa koalicja europejska, a przynajmniej połączoneby to było z wielką trudnością. Od roku 1933 widzimy rozpad tych kleszczy. Powstaje antagonizm niemiecko - rosyjski. Tę przemianę dziejową znakomicie oceniła nasza polityka zewnętrzna, zapewniając nam ulgę i swobodę ruchów. Przeciwieństwa niemiecko - rosyjskie, jako wypływające z głębszego podłoża duchowego, mogą potrwać czas dłuższy. Pomimo różnych alarmów wojennych zażywamy pokoju przez szereg lat. Jest nadzieja, że do zbrojnego starcia pomiędzy antagonistami tak rychło nie dojdzie. Może zaczekają jeszcze parę lat, gdyż im potrzeba przygotowania do wojny rezerw ludzkich i materiałów bojowych. Historia poucza nas, że wymienione mocarstwa nie rzadko porzucają drogę tarć wzajemnych po to, by wejść na tory serdecznej współpracy. Ta współpraca odbywa się kosztem naszych najżywotniejszych interesów, jak to dowodzą rozbiory Polski. Również wypadki z roku 1920 ilustrują tę współpracę, która polegała na tym, że w Gdańsku niemieccy robotnicy otwarcie nie

dopuszczali do wyładowania okrętów z bronią i amunicją dla nas przeznaczoną, powodowali katastrofy kolejowe, słowem prowadzili czynną walkę na korzyść Rosji sowieckiej, zaś z Prus Wschodnich popłynęły setki i tysiące ochotników pod sztandary czerwonej armii, gdy ta otarła się o tę część Niemiec. Trzeba się mieć na baczności wobec każdego z tych sąsiadów. Świat liczy się z silnymi. W tych warunkach ostać się możemy tylko wtedy, gdy będziemy siłą, z której korzystniej być w dobrych niż złych stosunkach.

Sama chęć nie wystarcza. Nie chcieli nasi przodkowie rozbiorów Polski, mimo to one nastąpiły. Tak samo Abisyńczycy nie chcieli dopuścić do ujarzmienia ich kraju przez Włochów, a jednak nowoczesna broń włoska, ich przewaga techniczna i wyższy stopień kultury odniosły zwycięstwo. My wprawdzie w stosunku do naszych zaborców, staliśmy kulturalnie na odpowiednim poziomie, ale zwichnięcie równowagi społecznej na skutek wywyższenia się zbytniego jednej warstwy narodu, a mianowicie szlachty, ponad inne, spowodowało osłabienie naszych sił żywotnych.

Widzimy obecnie miliony bezrobotnych, którzy chcą zdobyć godziwy zarobek, lecz go nie znajdują i chodzą głodni, podatni na podszepty agitatorów, słowem marnieją, bo o pracę jest trudno. Z drugiej zaś strony młodzież, ta przyszłość narodu, nie znajduje ujścia i zatrudnienia w warstatach pracy, nie może zaznać błogosławieństwa pracy, gdyż zaledwie 25% młodzieży, znajduje jakie takie zatrudnienie. Reszta zamiast iść w górę, stacza się w dół i powiększa ilość nieużytków.

Rozważmy na chwilę różne ewentualności, jakie wyniknąć mogą w razie wojny. Nasze główne ośrodki przemysłowe i nasze zapasy energii cieplnej są położone na pograniczu południowo-zachodnim. Otóż na wypadek wojny Niemiec przeciwko nam linie frontu stanąć mogą na osi Warty i Przemszy, podobnie, jak to widzieliśmy w początkach wojny światowej. Wtedy musielibyśmy ulegnąć paraliżowi gospodarczemu dla braku węgla do przewozów kolejowych, do utrzymania w ruchu zakładów przemysłowych i zaopatrzenia ludności w opał. Ta ewentualność stawia nas w położenie dość przymusowe względem Niemiec. Rozpatrując drugą ewentualność, a mianowicie wojnę polsko-rosyjską, wybuchnąć mogącą, okazuje się, że nasze przemysły Zagłębia węglowego równie niekorzystnie są rozmieszczone. Są

one położone nad granicą czeską, skąd łatwo wykonane być mogą napady, czy naloty rosyjsko - czeskie. Wiadomo, że Czesi są sojusznikami Rosji. Z zagłębia węglowego prowadzi droga długa i daleka na front wschodni nad Zbrucz, Horyń i Berezynę. Obecny system komunikacji koleją może okazać się nieodpowiedni do przewozu ludzi i materiału tak daleką drogą wobec wielkiego rozwoju lotnictwa nieprzyjacielskiego. W wybitnym interesie obrony Państwa leży skrócenie tej drogi przynajmniej o 300 kilometrów, ażeby szybciej dopływały uzupełnienia ludźmi i materiałem bojowym do linii frontowych na wschodzie, a dalej ażeby ważne ośrodki przemysłowe nie uległy łatwemu zniszczeniu w czasie wojny. Dlatego zachodzi konieczność rychłego przyspieszenia rozbudowy przemysłów na wschód od linii Dunajec - Nida po rzekę Wieprz.

Na ziemiach południowo - zachodnich i wzdłuż dolin podkarpackich mamy najgęściejsze zaludnienie, największą ilość karłowatych gospodarstw wiejskich, nie mogących wyżywić należycie swej ludności. Robocizna w tych okolicach jest tania. Najwydatniejszym, najhygieniczniejszym, najłatwiej i najszybciej dostarczalnym środkiem energii jest elektryczność. Zużywa się ona bez reszty, nie zostawia popiołu, nie dymi i sama przychodzi za dotknięciem jednym palcem guzika (kontaktu). Ogromne zasoby energii tej, a mianowicie połowa wszystkich sił wodnych całej Polski, ocenianych na 3 miliony siedmset tysięcy kilowato - godzin, zawierają wody rzek karpackich. Na Podkarpaciu są także duże zapasy gazu ziemnego i ropy naftowej. Te źródła nieprzebranej energii posłużyć mogą do szybkiego rozwoju przemysłu, lotnictwa, czy marynarki i motoryzacji. Tu jest również to, co, najbardziej i przede wszystkim jest potrzebne przy budowie dróg wszelkich, a mianowicie kamień. Bez niego nie zbudujemy autostrad, nie osuszymy Polesia. Wiele państw z turystyki czerpie olbrzymie źródła dochodów. Dzięki turystyce trzyma Szwajcaria, czy Włochy, lub Francja na wysokim poziomie wiele dziedzin gospodarstwa narodowego. My zaś ponosimy straty na turystyce w sumie około 100 milionów rocznie. Natura hojnie obdarzyła Podkarpacie naturalnymi ośrodkami zdrowia, bo 80% wszystkich naszych uzdrowisk, letnisk i źródeł mineralnych nie gdzie indziej się znajduje, jak tylko na Podkarpaciu. Stąd szli synowie i główną siłę stanowili wszelkich formacji wojskowych polskich, walczących o niepodległość Polski, two-

rzonych, czy to tu w Kraju, czy w słonecznej Italii, uroczej Francji, czy też na obszarze olbrzymiej Rosji i mroźnej Syberii. Teraz trzeba zwrócić uwagę na wszystkie momenty. Rychłe powzięcie odpowiednich decyzji zapobiegnie smutnemu stwierdzaniu komisji poborowych, że powołani mężczyźni do obowiązkowej służby wojskowej z niektórych powiatów przeszło w 40% nie mogą tej służby odbyć, gdyż z powodu życia w nędzy, nie są zdolni dźwignąć karabinu. Wzmocnienie sił gospodarczych poprawi warunki bytowania i odżywiania szerokich warstw ludności, co ważne jest nie tylko dla całych połaci kraju, ale także ważne dla interesów obrony Państwa.

Rozwój przemysłu najłatwiej może być przeprowadzony w połaci kraju sąsiadującej z zapasami różnych energii, jak elektryczność, ropa naftowa, gazy ziemne, węgiel i posiadającej odpowiednie skupienia ludności. Rozwój przemysłu doprowadzi do rozwiązania zagadnienia przeludnienia wsi. A to przeludnienie znowu najbardziej dotkliwym jest na terenach województw: Krakowskiego, Kieleckiego i Lwowskiego, Lubelskiego po Wieprz, Środkowy San i Strwiąż. W ten sposób interesy ludności tam zamieszkałej zbiegają się z żądaniem rozwoju przemysłu i przedsiębiorstw na tych właśnie obszarach ze względu na interes obrony Państwa.

Patrząc na mapę, widzimy, że Polska leży w geometrycznym środku Europy. Linie przeciągnięte od północnego cypla Norwegii do południowej kończyny Grecji, a następnie od zachodnich krańców Europy koło Lizbony w kierunku na wschód do Uralu, krzyżują się w okolicach Warszawy. Kraj nasz zajmuje główną część najsilniejszego zwężenia lądu europejskiego pomiędzy Morzem Czarnym, a Bałtyckim. Na naszym obszarze przecinają się wielkie drogi handlowe, biegnące z północy od krajów skandynawskich i bałtyckich, do krajów dorzecza Dunaja, zlewiska Morza Czarnego, oraz do krajów Bliskiego i Dalekiego Wschodu, jak Turcja, Grecja, Syria, Palestyna, Egipt, Indie, Japonia. Na odwrót z południa i południowego wschodu, a także ze wschodu na zachód i z zachodu na wschód na naszym obszarze mamy skrzyżowanie dróg światowych. Położenie zatym pod względem gospodarczo-handlowym mamy nader korzystne. Cała bieda leży w tym, że obcy ludzie, podobnie, jak i nasi, nie chcą na naszych bezdrożach narażać się na złamanie kości i niepotrzebny oraz niedobrowolny upust krwi. Wolą zapobiegać

tym skutkom jazdy, unikając zapuszczania się w nasze piękne krainy, na których wielkie szlaki światowe istnieją na papierze lub dawno trawą zarosły. Powaga i znaczenie Państwa w znacznym stopniu należy od rozwoju jego sił gospodarczych, a te znowu na bezdrożach w żaden sposób nie mogą się rozwinąć.

Jak widzimy mamy na ręku świetne atuty, które trzeba umiejętnie wykorzystać. Istnieją możliwości, które muszą być w sposób celowy wyzyskane; świetność i korzyść sama nie przychodzi, trzeba na nią rozsądnie i wytrwale zapracować. W jaki sposób mamy się wziąść do wydajnej pracy, jak mamy urzeczywistnić hasło wyścigu pracy, co mamy robić, aby stać się siłą dla wrogów groźną, o to pytania, których choćby częściowe, ale rzeczywiste rozwiązanie, jest po stokroć ważniejsze od lawiny słów wypowiedzianych, stosu papierów napisanych z okazji uroczystości, obchodu, czy posiedzenia, a świadczących tylko o samych dobrych chęciach. Istota rzeczy leży jednak nie w samych dobrych chęciach, ale głównie w znalezieniu nowych dróg, prowadzących do rzeczywistego pobudzenia i ożywienia szerokich dziedzin gospodarstwa ludowego (narodowego).

Treścią i celem pracy niniejszej jest wyzyskanie bezczynnych sił i obmyślenie nowych dróg dla rzeczywistego, praktycznego i stałego udzielenia pomocy szerokim warstwom społeczeństwa, ażebyśmy, jako całość rośli, krzepli i potężnieli.

ROZDZIAŁ DRUGI.

Doniosłość wody i zasięg zadań.

1. Znaczenie wody i dróg wodnych.

Historja ludzkości zaczęła się nad wodą. Osady ludzkie rozwijały się i rowijają najsilniej w związku z żeglugą na rzekach, jeziorach i nad wybrzeżami morskimi. W miaię wzrostu gospodarstwa wymiennego i podziału pracy rośnie znaczenie środków, przy pomocy których łatwiej i taniej możnaby przedmiot handlu przewozić pomiędzy wytwórcami i odbiorcami. Powierzchnia całej kuli ziemskiej ma obszaru 509.950.000 km². Z tego na stałe lądy, wystające ponad powierzchnię wód, wypada zaledwie nieznaczny procent, bo 150.225.000 km². Morza zajmują zatym 70.5% powierzchni całego globu ziemskiego, a lądy tylko 29.5%. - Jeżeli wziąć budowę każdego człowieka, to okazuje się, że prawie 70% części składowych stanowi woda, a reszta komórek w organiźmie ludzkim składa się z części stałych. Nawet niektóre części ciała udzkiego, jak mózg, zawierają 80% wody. Na składniki stałe pozostaje 20 - 33%. - Najważniejszym składnikiem naszego pożywienia jest - woda. Umiejętna gospodarka wodą decyduje o zdrowiu ludzkości. Bez wody nie można marzyć o czystości, tego najważniejszego sposobu zapobiegania chorobom. Podobnie, jak z organizmem ludzkim, ma się rzecz z każdym innym ustrojem. Olbrzymie połacie krajów dla braku wody, stały się pustynią. Drogi wodne i umiejętna gospodarka wodą nadzwyczajnie popierają rozwój handlu, rolnictwa, a z nimi i całej produkcji krajowej. Dlatego to te narody, które dość wcześnie zwróciły uwagę na wodę, jak Anglia, Francja, czy Stany Zjednoczone Ameryki Północnej zdobyły siłę i znaczenie w świecie.

Szczególnie ważnym czynnikiem jest morze. Dlatego też celem każdego narodu jest staranie się o dostęp do morza, o dobre nowoczesne porty, o rozwój żeglugi morskiej i śródlądowej. Wymiana handlowa na szerokim świecie odbywała i odbywa

się właściwie drogami wodnymi. Rola kolei jest skromna. Służą one w zasadzie do przewożenia towarów do portów i odwrotnie.

Długość granic Polski wynosi 5.536 kilometrów. W tym na granicę morską wypada drobny ułamek 2.5% t. j. 146 kilometrów. Przez ten skrawek wybrzeża morskiego przechodzi 75% całej naszej wymiany towarowej z zagranicą.-

A zatym doniosłość wody jest ogromnie ważna i bez niej żyć nie można.

2. Żegluga śródziemna a nasze koleje żelazne.

Korzyści z komunikacji wodnej na podniesienie i rozwój przemysłu, handlu i rolnictwa, oraz ogólnego dobrobytu społeczeństwa podstawę swoją na tym opierają, że są tanie. Jeden okręt na Renie przewozi ciężar jednego pociągu, holownik zabiera ładunek 13 takich pociągów, a zużywa znacznie mniej węgla, czy innego opału, potrzebuje mniej ludzi do obsługi, aniżeli te pociągi. W krajach, gdzie surowce i paliwo są rozrzucone po różnych miejscach i muszą być z daleka dowożone, taniość transportu wysuwa się na czoło zagadnień. Tańszy przewóz szczególnie potrzebny jest dla towarów masowych jak węgiel, zboże, kamienie, torf, cegła, drzewo, rudy, buraki, owoce, cukier, ropa naftowa i jej przetwory, towary kolonialne, meble, maszyny, nawozy sztuczne i td. Obniżka kosztów przewozu na te towary powoduje powstanie licznych fabryk, a to ożywia i podnosi dobrobyt miejscowej ludności. Uprzemysłowienie różnych połaci kraju wzdłuż dróg wodnych usuwa potrzebę emigracji ludności wzmaga siły podatkowe obywateli i umożliwia podniesienie szerokich warstw ludności na wyższy poziom rozwoju i kultury.

Wielkim udogodnieniem dla przewozu wodnego jest okoliczność, że nie potrzeba przy tym wkładów portowych, ani stacji lub przystanków np. buraki lub płody ziemne, można wprost z brzegu załadowac bez większych trudności i przyrządów. To też np. kolej westfalska, najbardziej intenzywna pod względem ruchu, przewozi tylko 4 miliony tonn na 1 kilometr w roku, Ren zaś 12 milionów, a więc trzy razy więcej. Budowa zatym drogi wodnej równa się zdolności przewozowej przynajmniej trzech podwójnych linii kolejowych.

Korzyści z budowy dróg wodnych, sięgają głębiej i dalej. Drogi wodne budowane są w ten sposób, żeby stasowiły trzon

prac melioracyjnych, znakomicie podnoszących urodzajność i wydajność gleby. Przy regulacji rzek brzegi są zabezpieczone przed obrywaniem, grunty urodzajne, osady ludzkie, drogi i koleje przed niszczeniem. Obwałowanie ich i budowa zbiorników wodnych zapobiega wylewom w czasie wezbrań. Budując drogi wodne dostarczamy ludności zdrowej wody do picia, wody do nawodniania łąk i stawów rybnych, do celów gospodarczych i gaszenia pożarów.

Największy spad posiadają i największe ilości wody prowadzą rzeki karpackie i ich dopływy: Wisła, Dniestr i Prut. Największe wezbrania tych rzek wydarzają się w miesiącach letnich przed żniwami, skutkiem czego wylewy tych rzek wyrządzają największe szkody. Wylewy te powtarzają się raz po raz z żywiołową siłą, periodycznie w okresach 3-7 letnich, a każdorazowo szkody powodzią wyrządzone wynoszą setki milionów złotych. Statystyka szkód powodziowych powinna być silnym argumentem do przyśpieszenia prac, mających na celu zabezpieczenie kraju przed katastrofą powodzi. Przypomnieć wypada, że niedawna powódź w roku 1934 w samym województwie krakowskim wyrządziła szkody 140 milionów złotych. W roku 1913 powodzie wyrządziły szkody w południowej Małopolsce na 325 milionów złotych, a w roku 1908 na 400 milionów złotych.

Szukając przyczyn naszego zacofania na polu gospodarczym okazuje się, że materiały budowlane, jak kamień, żwir piasek, drzewo na Podkarpaciu, że zboże na Podolu, czy na Wołyniu, że drzewo i torf na Polesiu i Wileńszczyźnie mają małą wartość, gdyż jest ich więcej, aniżeli potrzeba w najbliższej okolicy. Mała wartość tych towarów, stanowiących główne bogactwo odnośnych połaci kraju, wobec braku tanich środków transportu i ze względu na niemożność rozwiezienia po kraju, jest główną przyczyną zastoju ogromnych dziedzin gospodarstwa społecznego. Przecież każdy towar, jeżeli nie ma na niego nabywców, nie przedstawia wartości. Jeżeli zbudujemy drogi wodne, ułatwimy nabycie znacznych ilości maszyn i narzędzi rolniczych, nawozów sztucznych, węgla, cukru, odbiorcom Ziem wschodnich. Ci bowiem będą mieli fundusze na zakup wyrobów przemysłowych, bo wytwory tych kresów, jak drzewo, torf, len, zboże, kamień i płody mineralne przy pomocy taniego przewozu, będą mogły dotrzeć do okolic mniej urodzajnych i centrów przemysłowych. To ożywi obroty, zapobiegnie klęsce bezrobocia

i powstrzyma tarcia pomiędzy warstwami i klasami ludności.

Nie od rzeczy będzie w związku z powyższym przypomnieć, że kresy tak zachodnie, jak i wschodnie leżą w najbliższym sąsiedztwie dwóch skrajnych prądów ideologicznych pod wzgledem polityczno-społecznym, obcych nam, a nawet wrogich, o ile chodzi o naszą państwowość. Jeżeli się weźmie ponadto pod uwagę obecne położenie gospodarcze i społeczne tych naszych połaci granicznych, zatrważające bezrobocie i wytworzony tym stan umysłów tej ludności, a ten stan ułatwia pracę nadsyłanych — ba płatnych agitatorów ze sąsiedztwa, zrozumiałym się stanie, jaki zbawienny wpływ wywarłaby budowa dróg wodnych i połączone z nią powyżej przytoczone korzyści.

Znaczenie koleji żelaznych przeceniamy bezwzględnie. One nie nadają się do przewozu masowych towarów i na skutek tego nie mogą ożywić życia gospodarczego tam, gdzie ono znajduje się w zastoju. Na potwierdzenie tego poglądu wystarczy powołać się na nikły wywóz drzewa z kresów wschodnich nawet z miejsc, położonych przy torze kolejowym. Dalej ogromnie słaby wywóz kamienia i żwiru z Podkarpacia i wogóle torfu, jako poważnego ładunku kolejowego, potwierdza zapatrywane o niemożności ożywienia gospodarki narodowej przy pomocy budowy kolei.

Weżmy konkretną kalkulację: kamień dobry do budowy dróg kosztuje w Bieszczadach (Skole) z załadowaniem do wagonu 3 zł 30 gr za jedną tonę, czyli za cały wagon dziesięciotonowy 33 zł trzeba zapłacić. Koszty przewozu tego kamienia do Łodzi wynoszą 90 zł, czyli trzy razy tyle, co wartość kamienia. Żwir na Podkarpaciu, dobry do naprawy powierzchni dróg bitych, lub do budowy, jest trzy razy tańszy od kamienia, czyli za cały wagon płaci się drobną kwotę 10 zł. Przewóz tego wagona do Lublina, Brześcia, Bydgoszczy czy innego Białegostoku wypadnie przeciętnie ponad 100 zł., czyli dziesięć razy więcej, aniżeli wartość towaru. Tu leży przyczyna bezdroży. Zbyt drogo w dotychczasowych warunkach wypada koszt budowy dróg bitych. Nasze szczupłe środki finansowe w tych warunkach nie mogą wystarczyć na pokrycie siecią komunikacyjną szerokich połaci kraju. Żadne zresztą gospodarstwo narodowe na dłużej nie mogłoby wytrzymać tego rodzaju kalkulacji budowy dróg.

W roku 1934 w Pińsku, a więc przy stacji kolejowej, drzewo opałowe bukowe kosztowało 6 zł. za sążeń. W tym samym

czasie za takie drzewo w Drohobyczu trzeba było zapłacić 42 zł., czyli siedm razy więcej. Jednakowoż nie można było z Polesia tego drzewa sprowadzić, bo przewóz kolejowy wynosił 37 zł. od jednego sążnia. a więc przeszło sześć razy więcej, aniżeli wartość towaru. Ostatnio w Łunińcu, a więc też przy torze kolejowym, cały wagon 10-tonowy drzewa łupanego, kosztuje około 20 zł. Za przewóz tego drzewa do Katowic trzeba zapłacić 210 zł czyli przeszło dziesięć razy więcej od wartości całego towaru. To hamuje dopływ pieniędzy do Kresów wschodnich. Za co więc mają kupować Kresy wschodnie, czy południowe nawozy sztuczne, lepsze narzędzia i wogóle, w jaki sposób mają zaprowadzić lepsze sposoby gospodarowania, skoro furmanka na naszych drogach kołowych ugrzęźnie, lub koła połamie, samochód też nie zrobi konkurencji dla koleji, bo w błocie utonie lub na wybojach połamie sprężyny, a jedyny przewoźnik, którym jest kolej, jest bardzo dobry nie dla naszych towarów, jak torf, kamień, drzewo, zboże, węgiel, lecz dla przewozu złota, kamieni szlachetnych i wogóle wysoko wartościowych towarów. Szkoda, że złota na kresach nie ma, ani też szlachetnych kamieni, ale znacznie większa szkoda wynika stąd, że koleje są zbyt drogie i dlatego nie nadają się do podniesienia gospodarki. Właściwym sposobem pobudzenia i ożywienia gospodarstwa są drogi wodne i rozwój dróg bitych. Rząd zwrócił uwagę na tę dziedzinę, bo buduje połączenie Warta - Gopło - Wisła.

W tych okolicach gdzie drogi bite są w stanie możliwym do użytku, to są powszechnie znane fakty przewożenia furmankami znacznych ładunków zboża, mąki, ropy naftowej, a nawet 90% transportów naszego monopolu spirytusowego, dokonywanych jest nie przy pomocy kolei, lecz koni. To narzuca wniosek, że taryfa kolejowa mocno szwankuje pod kątem widzenia interesu szerokich warstw społeczeństwa i zdrowej kalkulacji kupieckiej. Dlatego właśnie kolej jest omijana bądź autobusami, bądź furmankami bez względu na stratę czasu i pewne uszkodzenie towaru.

Dowodem potwierdzającym stanowisko, że koleje nie nadają się do przewozu surowców, jest również fakt zastoju równoległych linii kolejowych, jak np. Łuniniec-Pińsk-Brześć, Sarny-Kowel-Lublin, czy Stołpce-Brześć, Mołodeczno-Lida-Siedlce i różnych linii, prowadzących w głąb Karpat środkowych i wschodnich. Jeżeli skierujemy naszą uwagę na linię tak kapitalną, jak

Górny - Śląsk - Gdynia i wogóle rozpatrując krytycznie opłacalność względnie stosowność kolei do przewozu innego masowego towaru, jak węgiel, należy stwierdzić następujące fakty:

Obrachunek kosztów własnych przewozowych Przedsiębiorstwa Kolei Państwowych ustala własny koszt przewozu węgla z Zagłębia węglowego do portu w Gdyni na 1.71 gr za 1 tonę na 1 km. Otóż tę stawkę celem umożliwienia wywozu obniżono do 0.7 gr. za 1 tonę i kilometr. Ponieważ atoli faktycznie rzeczywiste koszty przewozu węgla wynoszą 1.71 gr., dlatego koleje nasze od trzech lat dopłacają do wywozu węgla przez porty po 48 milionów złotych rocznie.

Węgiel nasz drogą kolejową przez Wiedeń do Szwajcarii ma drogę krótką, bo wynoszącą zaledwie około 900 km. Jednak nasz wywóz do Szwajcarii wędruje drogą okrężną bardzo daleką. Otóż najpierw jedzie 600 km. do Gdyni koleją, bo nasze koleje dopłacają do przewozu, a tego nie można żądać ani od kolei czeskich, ani austriackich. Potym węgiel w Gdyni przeładowany jest na okręty i płynie Morzem Bałtyckim i Północnym do ujść Renu w Holandii. Stamtąd Renem wędruje do Bazylei. Tą wędrówkę odbywa dlatego, bo droga wodna pomimo tego, że jest kilka razy dłuższa, wypada jakoś taniej. Czysty rachunek nie zna sentymentów i tam kieruje, gdzie wypada taniej.

Atoli są w błędzie ci, którzy domagają się obniżki taryfowej od kolei. Kolej nie może taryfy obniżyć, bo koszty eksploatacyjne są znaczne. W rezultacie kolej, jako taka, nie może ożywić kraju, który jest ubogi i posiada towary ciężkie, zajmujące dużo miejsca, a przedstawiające stosunkowo małą wartość. My jesteśmy biedni. Trzeba więc nie budowy linii kolejowych, lecz taniego transportu wodnego. Ostrożnie więc z podnoszeniem kresów przez budowę koleji, bo na tym obłowią się tylko dostawcy, zaś kraj ucierpi z powodu zmarnowania wielomilionowych wkładów.

3. Wpływ budowy dróg wodnych na przewozy kolejowe.

Czynniki kolejowe zwykle przeciwstawiają się budowie kanałów i dróg wodnych śródlądowych, motywując swoje stanowisko tym, że droga wodna zabiera kolei towary masowe. To prawda, że konkurencyjna droga wodna zabiera kolei 60 - 80% całego transportu. Jednakowoż zabiera towary małowartościowe,

zajmujące dużo miejsca i przestrzeni w stosunku do swej wartości, a na przewożeniu tych artykułów kolej, albo nic nie zyskuje, albo niewiele, albo dokłada, jak to mamy przykład z naszym węglem wywozowym. Co ważniejsze, to droga wodna, powodując rozwój przemysłów, miast i podniesienie gospodarcze kraju, powoduje wzmożenie transportu towarów więcej wartościowych, wytrzymujących wyższe taryfy. Na skutek tego dochody koleji rosną. Jako przykład, jeden z wielu, - że droga wodna nie szkodzi kolejom, posłużyć może fakt następujący:

Rrzeka Men w Niemczech nie była skanalizowana w roku 1881. Wtedy statki przewoziły rocznie 312.000 ton. Tę rzekę skanalizowano w latach 1883 - 1886, 1898 - 1901. Okazało się, że w roku 1896 ruch statków wzrósł do 53.9 milionów tonn, a w roku 1903 osiągnął 76.98 milionów tonn, Czyli, że budowa dobrej drogi wodnej ożywiła przewóz na statkach przeszło dwudziestokrotnie. Przypatrzmy się teraz, jaki skutek nastąpił na kolejach sąsiednich. Okazało się, że ruch nietylko, że nie zmalał, lecz powiększył się jeszcze silniej niż ruch na wodzie.

4. Drogi wodne i koleje, a obrona kraju.

Nietylko dla ludności nadbrzeżnej i jej gospodarstwa, nietylko dla przemysłu, rolnictwa i handlu mają drogi wodne znaczenie. O wiele większą wagę mają one dla obrony kraju. W czasie zajęcia koleji przewozem wojska (osobowym) — kanałami można przewozić działa, żywność, amunicję i inny materiał wojenny. A ten przewóz odbędzie się spokojnie, bez wstrząsów, łatwo maskowany i w znacznie większych ilościach, aniżeli koleją, a najważniejcze to fakt, że woda daje bezwzględne bezpieczeństwo pożarowe, tak ważne dla transportu amunicji, gazów i materiałów wybuchowych. Kolej na ataki lotnicze jest wrażliwa. Bomba lotnicza łatwo uszkodzi tor kolejowy, czy most, powoduje zepsucie toru, wykolejenia transportów i przerwy ruchu. Natomiast pociski, czy inne bomby mogą do wód kanału i rzeki wpadać, a dół jeżeli na dnie od wybuchu wyniknie, to żegludze wcale nie szkodzi, bo woda ma taką piękną właściwość, że sama wyrównuje wgłębienia. Na torze wystarczy rozkręcić szynę, a katastrofa nastąpi. Do pilnowania i strzeżenia torów kolejowych, potrzeba licznego personelu. Po wodzie jeździ się bez szyn i nie trzeba dozorować linii wody, bo nikt powierzchni wody „nie rozkręci“

a ponieważ rzeki płyną po najniższych warstwach powierzchni danych okolic, dlatego wody z rzeki, czy kanału nie wyleje żaden szkodnik. W zasadzie — droga wodna jest odporna na działania nieprzyjacielskie i stanowi zawsze silną przeszkodę dla nacierających wojsk, a tego o koleji powiedzieć nie można. Tak więc i pod względem interesów obrony Państwa, droga wodna ma wybitną przewagę nad kolejami. Jedynie w czasach pokojowych tam, gdzie chodzi o pośpiech i punktualność, kolej jest bezkonkurencyjna.

5. Główne kierunki dróg wodnych.

Kraj nasz pod względem geograficznym znakomicie nadaje się do budowy dróg wodnych. Ma bowiem charakter w 87% nizinny, albowiem tyle obszarów kraju naszego leży poniżej 300 metrów nad morzem, rzeki mają łagodne spady i niskie działy wód oddzielają zlewiska Morza Bałtyckiego i Czarnego. Polska instynktownie w swoim rozwoju dziejowym szła do Bałtyku, a z chwilą oparcia się o Bałtyk powracała celem rozszerzenia wpływu ku Morzu Czarnemu.

Obecnie odwieczny bieg wypadków zwraca nas znów raczej ku północy i pradawnym związkom z Zachodem. Wywóz naszych towarów kieruje się przez obydwa porty morskie, a więc na północ i na zachód. - Handel z Rosją zamknięty.

Wzdłuż łuku karpackiego przyroda wytworzyła dolinę podkarpacką, którą płyną rzeki: Wisła, Dniestr i Prut. Dolina nadwiślańska łączy się na zachodzie przez Śląsk z niziną nadodrzańską, a ta siecią dróg wodnych połączona jest z Łabą.

Dolina naddniestrzańska łączy się z doliną nadwiślańską koło Rudek, gdzie z powodu niskiego działu wód, wody Dniestru i Strwiąża przy wyższych stanach przelewają się do zlewiska Wisły przez rów graniczny do Wiszenki, Wiszni, Sanu i Wisły. Tu wodami Dniestru, zapładniającego niejako Wisłę, sama natura daje dobitny wyraz zasadzie, że Polska stanowi jedność hydrograficzną, że tędy należy poprowadzić i ulepszyć połączenia Morza Bałtyckiego z Czarnym i że tędy trzeba szukać dróg rozwoju. Dniestr od Zaleszczyk lub Nieźwisk na południe z Prutem, dopływem Dunaju, łatwo może być połączony. Także sam Dniestr, dający bezpośredni dostęp do Morza Czarnego, może być urządzony, jako dobra droga wodna. Na zachodnim krańcu doliny nadwiślańskiej, w wyżynie śląsko-krakowskiej, w środkowych

i północnych Niemczech, w dolinie nadodrzańskiej są potężne ośrodki przemysłowe, na wschodzie i południu urodzajne ziemie, które dostarczą tanich środków żywności i surowców ośrodkom przemysłowym i staną się rynkami zbytu, doskonałymi dla przemysłu. Wypływa stąd konieczność budowy dobrej drogi wodnej Śląsk - Morze Czarne i Śląsk-Bałtyk dla połączenia Odry, Wisły, Dniestru i Dunaju.

Sieć tych dróg stanie się silnym łącznikiem gospodarczym i politycznym różnych połaci krajów i ułatwi współżycie naszych mniejszości narodowościowych ziem południowo-wschodnich z resztą obywateli Polski. W kierunku południowo-zachodnim do Bramy morawskiej widzimy rozwidlenie, którego wyrazem jest trasa Oświęcim-Pszczyna-Bogumin. To ułatwi wpływy nasze na południowy - zachód. W kierunku wschodnim droga ta wydłuża się w kierunku Lwowa i Kijowa.

Niemcy wykazują wielką ekspansję gospodarczą, która idzie także na Bałkany i do krajów Bliskiego i Dalekiego Wschodu. Przed wojną światową 75% obrotów zagranicznych Rumunii odbywało się z Niemcami. Obecnie pozycja Niemiec na Bałkanach pod względem gospodarczym jest silna i dalej się wzmaga Np. 3/4 obrotów towarowych Bułgarii z zagranicą odbywa się właśnie z Niemcami. W roku 1935 Niemcy były odbiorcą 40% tureckiego handlu eksportowego. Kopalnie miedzi w Turcji znajdują się w posiadaniu Banku niemieckiego, oraz Diskonto Gesellschaft, kopalnie ołowiu w posiadaniu niemieckiego Towarzystwa metalowego.

Droga wodna Śląsk-Morze Czarne i Bałtyk - Morze Czarne będzie łatwą do zarządu, skoro przebiega przez obszar dwóch państw: Polski i Rumunii.

To wszystko świadczy o tym, że projektowana przed wojną kolej Berlin - Bagdad była drobnostką wobec olbrzymiego znaczenia gospodarczego kanału śląsko - podkarpackiego, łączącego systemy wodne Łaby, Odry, Wisły, Dniestru i Dunaju. Wymieniona droga wodna Odra, Wisła, Dniestr, Dunaj jest najkrótszą i najdogodniejszą drogą dla większej części Niemiec, a także dla państw skandynawskich i bałtyckich w handlu z Rumunią, Lewantem i Wschodem Dalekim. Nowe drogi skrócą im drogi naokoło Europy o 6000 do 7000 kilometrów. [1])

[1]) Np. z Gałacza do Gdańska dotychczasowa droga wodna ma długości 7791 km zaś projektowana tylko 1680 km.

Podobnie Czechosłowacja i Węgry będą miały ułatwioną wymianę towarową przez Wisłę i karpackie rzeki: Dunajec, San, Stryj nietylko do krajów skandynawskich, bałtyckich i na zachód do Europy, ale także do Rosji i odwrotnie.

Za przewóz tymi drogami do nas popłyną pieniądze z zagranicy. Znawcy obliczają, że przewóz nawet jedną drogą wodną śląsko-podkarpacką już w pierwszym roku przewyższy znacznie ilość transportów przez kanał sueski, który rocznie przynosi dochodów 550 milionów franków. My trzymać będziemy rękę na pulsie życia gospodarczego wielu ziem i krajów. Trzeba tylko zwrócić uwagę na wodę i na moralne i gospodarcze czynniki związane z pracą.

Projektowane drogi wodne będą miały przełomowe znaczenie dla Górnego Śląska, Pomorza, Podkarpacia, Warszawy i Lwowa i wogóle tak dla całego naszego kraju, jak i dla zlewiska Morza Bałtyckiego i Czarnego.

Doniosłości i wielkości historycznej tych dróg bliżej tłumaczyć nie potrzeba. System dróg wodnych oddać może ogromne usługi Polsce i Rumunii pod względem wojskowym. Otóż na wypadek blokady wybrzeża polskiego, czy rumuńskiego umożliwi sprzymierzeńcom korzystanie z nieblokowanego końca kanału, jako wentylu bezpieczeństwa.

Pod względem polityczno-gospodarczym urzeczywistnienie prawdziwej łączności Bałtyku z Morzem Czarnym będzie realizacją wielkiego programu mocarstwowego, którego twórcą był Bolesław Chrobry, gdy rozmachem swej polityki już w zaraniu naszych dziejów jął „wybijać okno na świat“ Polsce nad Bałtykiem przez opanowanie Pomorza, z drugiej zaś strony nad Euxynem, wyprawą dnieprową.

6. Wyszczególnienie robót wodnych i melioracyjnych.

W celu wykonania tych, daleko idący w planów trzeba

w pierwszym okresie

a). zbudować kanał żeglugi:

1. Gliwice-Kraków-Przeworsk-Rudki-Halicz o długości 469 km.[1])
2. Dniestr-Prut (od Nieźwisk lub Zaleszczyk na południe 36 „

[1]) Z portami: Katowice, Mysłowice, Oświęcim, Kraków, Mościce, Dębica, Rzeszów, Przeworsk, Jarosław, Sądowa Wisznia, Rudki, Czajkowice, Rozwadów, Żydaczów, Halicz, Niżniów, Śniatyn, Zaleszczyki.

b).uregulować, usprawnić Wisłę na całej jej długości od ujścia do Przemszy to jest na długości 909 km [1])

c). uregulować, usprawnić karpackie dopływy od ujścia, a to

1. Skawę na długości	. . . . .	64 km.
2. Rabę na „	. . . . .	10 „
3. Dunajec na „	. . . . .	107 „ [2])
4. Wisłok „ „	. . . . .	116 „
5. San „ „	. . . . .	280 „ [3])
6. Dniestr od ujścia Strwiąża w górę na jego długości		55 „
7. Stryj w górę na jego długości	. . .	152 „ [4])
8. Opór „ „	. . .	31 „
9. Dniestr od ujścia Seretu do Stryja	. .	249 „

d). przyspieszyć budowę zapory wodnej w Rożnowie na Dunajcu i zbudować zbiorniki wodne w karpackich dopływach Wisły i Dniestru i na Dniestrze, oraz Prucie dla poprawy żeglugi, ochrony przed powodzią, wytworzenia energii elektrycznej, rozwoju turystyki, sportów i dla potrzeb gospodarczych, jak melioracje, ochrona przed pożarami,

e). zabudować dzikie potoki górskie i inne, mogące zagrażać pracom regulacyjnym rzek regulowanych, wyżej pod c) i d) wyszczególnionych, oraz zalesić nagie stoki górskie,

f). zmeliorować grunty, łąki i pastwiska głównie wzdłuż kanału żeglugi na szerokości 10-20 km w bok od brzegów kanału śląsko-podkarpackiego, a także wzdłuż powyższych rzek na węższych odcinkach o szerokości do 5 km.

To będą wstępne pracy podstawowe, stanowiące stos pacierzowy i oparcie wszelkiej dalszej działalności.

Po wykonaniu wyższych prac pod a) do f) wyszczególnionych, należy wykonać

w drugim okresie

dalsze prace, a w szczególności:

a) budowę kanałów:

1. Koło - Łęczyca - Wisła	. . . .	108 km. [5])
2. Warta - Noteć (od Obornik)	. . .	50 „

[1]) Z portami: Nowy Korczyn, Połaniec, Sandomierz, Zawichost, Solec, Puławy, Dęblin, Maciejowice, Góra Kalwaria, Warszawa, Modlin, Wyszogród, Płock, Włocławek, Toruń, Chełmno, Swiecie, Grudziądz, Gniew, Tczew.

[2]) Z portami: Nowy - Sącz, Zakliczyn, Żabno.

[3]) „ Sanok, Dynów, Przemyśl, Leżajsk, Rudnik, Ulanòw;

[4]) „ Synowódzko Wyżne, Stryj;

[5]) „ Łęczyca, Łowicz.

3. Sądowa Wisznia-Lwów-Brody . . . 146 km[1])
4. Wieprz-Bug (Kock-Brześć) . . . . 99 „
5. Łódź-Sieradz (Warta-Ner-Kazimierz) . . 40 „
6. Drohobycz-Rudki (Michałowice-Czajkowice) . 50 „
7. Oświęcim-Pszczyna-Bogumin, lub Oświęcim-Dziedzice Bogumin 58 „

b). regulację i usprawienie:

1. Warty od ujścia Prosny w górę na długości . 480km[2])
2. Prosny od ujścia w górę . . . . 190 „
3. Pilicy od ujścia do Tomaszowa . . . 127 „
4. Bugu od ujścia do Pełtwi w górę . . . 751.5 [3])
5. Wieprza od ujścia w górę . . . . 112 „
6. Nidy od ujścia w górę . . . . 86 „
7. Niemna od granicy litewskiej w górę . . 400 „ [4])
8. Narwi od ujścia do Supraśli . . . . 267.1 [5])
9. Styru dla połączenia z kanałem Lwów-Brody . 260 „ [6])
10. Łomnicy od ujścia do Osmołody . . . 91 „
11. Prutu od ujścia Czeremoszu do Pistynki . 53.5 „

c). wykorzystanie sił wodnych Wilii i Niemna dla elektryfikacji.

Trzeci okres prac

ma na celu umocnienie pozostałych ziem w oparciu o silne fundamenty gospodarcze głównych naszych ośrodków siły, skupionej na zachód od linii Lwów-Brześć-Grodno.

W zarysie prace trzeciego okresu przedstawiają się następująco:

a). budowa kanałów:

1. Niemen-Wilia (ujście kanału augustowskiego-Mączagiry-Wilno) . . . . 145km[7])
2. Parczew-Nowe Święciany-Brasław-Druja . . 160 „ [7])
3. Berezynka-Mołodeczno-Wilia . . . . 18 „

b) poprawa dróg wodnych:

1. Pińsk- Kobryń-Brześć
2. Jasiołda-Szczara

---

[1]) Z portami: Gródek Jagielloński, Lwów (Biłohorszcza 300 metrów nad morzem) Busk, Brody.

[2]) A ponadto porty: Sieradz, Konin, Śrem, Poznań, Oborniki, Miedzychód.

[3]) Z portami: Sokal, Uściług, Włodawa, Brześć, Małkinia, Wyszków.

[4]) „ Stołpce, Lubcz, Mosty, Grodno.

[5]) „ Tykocin, Łomża, Ostrołęka, Pułtusk.

[6]) „ Beresteczko, Łuck, Czartorysk.

[7]) „ Orany, Wilno, Nowe Święcany, Brasław, Druja.

c). regulacja i usprawnienie:

1. Wilii,
2. Dzisny,
3. Berezynki,
4. Szczary,
5. Horynia,
6. Seretu,
7. Strypy,
8. Gniłej Lipy,
9. Złotej Lipy,
10. Strwiąża,
11. Świcy,
12. Bystrzycy Nadworniańskiej,
13. Bystrzycy Sołotwińskiej,
14. Czeremoszu,
15. Wisłoki,

d). prace melioracyjne głównie na Polesiu.

ROZDZIAŁ TRZECI.

Organizacja działań.

1). Zasady urządzeń.

Podstawowymi warunkami nowoczesnej drogi wodnej są: zdolność przewożenia ładunków dużymi statkami, przecinanie znacznych połaci kraju i rentowność.

Można przyjąć za punkt wyjścia pogląd, że im większe statki mogą płynąć daną drogą, im więcej ziemi i krajów może korzystać z danej drogi, oraz im tańsze są koszty budowy i eksploatacji, tym większa jest rentowność. A rentowność, to istotny bodziec i nerw kierunkowy działalności ludzkiej.

Przekrój poprzeczny drogi wodnej decyduje o wielkości łodzi i statków, mogących płynąć. Wywiera on także przemożny wpływ na czas trwania i wysokość kosztów budowy. Przykładowo proponuję kanał o wielkości i wymiarach następujących: głębokość 4 metry, szerokość dna 20 metrów, nachylenie szkarp 1 do 1.5. — Będzie to kanał główny, zdatny nawet do żeglugi półmorskiej. Na zarzut, że rozmiary są za duże, odpowiadam, że to nie może osłabić moich obliczeń, a nawet je popiera, bo skoro koszty i czas trwania budowy są obliczone dla kanału o dużych rozmiarach, to taniej i szybciej można wykonać budowę mniejszą. Mnie zaś rozchodzi się o budowę dróg nowoczesnych. Skoro zatym nawet gorsze warunki i większe wymagania dla prac zakreślam, to tym bardziej należy przystąpić rychło do budowy takiej drogi, jaka będzie uznana za najbardziej odpowiednią.

Drogami o wymienionych rozmiarach jeździć mogą statki i łodzie przewożące 1200 i więcej ton ładunku.

Tak samo rzeki, przeznaczone do żeglugi, muszą mieć pewien odpowiedni stosunek głębokości do szerokości. Systematyczne badania doprowadziły do przyjęcia za podstawę przekroju poprzecznego rzeki stosunek 1 : 15, a nawet 1 : 25. — Weźmy „królowę“ naszych rzek Wisłę w całym jej majestacie, a miano-

wicie na Pomorzu. Tam ona ma przy niskim stanie wody szerokość 375 metrów. Przyjmijmy przeciętną jej głębokość na 0.8 m. Zwężając tamami szerokość nurtu trzykrotnie, uzyskamy wstęgę wody szeroką na 125 m., a głęboką na 2.4 m. W Warszawie Wisła jest szeroka na 330 m. Głębokość weźmy 0.6 m. Czterokrotnym zwężeniem osiągniemy szerokość rzeki 82.5 m.. głębokość 2.4 m. Zdobędziemy przez to nietylko odpowiednią głębokość do żeglugi, ale także masę nowych gruntów, powstałych z opuszczonego koryta rzeki. Tamy zwężające łożysko rzeki, powodują spiętrzenie wody. To znowu grozi zabagnieniem okolic nadbrzeżnych. Wody rzek nie mają stałego poziomu. Jest on raz niższy, drugi raz wyższy. Podwyższenie poziomu wód do pewnej wysokości wcale nie zagraża obszarom przybrzeżnym. Mianowicie średni poziom, najdłużej w ciągu roku trwający, jest przeważnie odpowiedni dla potrzeb przyległych gruntów. Tam jednak, gdzie jest widoczny z zabagnienia nadmiar wilgotności, a także celem zwiększenia pojemności łożysk dla odprowadzenia w brzegach dorocznej wielkiej wody bez budowy wałów, wypadnie obniżyć średni poziom wody. Dla żeglugi poważnym utrudnieniem są niskie stany wód rzecznych w czasie posuchy i zmiana głębokości na skutek nanoszenia piasków. Można tych niedogodności uniknąć w ten sposób, że się bierze za punkt wyjścia złe warunki żeglugi, to znaczy wodę całkiem małą, a nurt jej w razie potrzeby bywa zasilany zapasami ze zbiorników rzecznych, znajdujących się w górnych biegach. Przez porobienie urządzeń, przelewających wody dopływowe, które zanieczyszczają piaskiem poprzednio pięknie oporządzone bagrownicami łoże Wisły, możemy pozostawić piasek poza wałami Wisły w odrębie jej dopływów. Prostowanie biegu rzek jest regułą, zaś zwężenie koryta o tyle prowadzimy, o ile to nie grozi zabagnieniem okolic. Dla uniknięcia niebezpieczeństwa zabagnienia, a także dla odwodnienia bagnisk, pogłębiamy bagrownicami dno rzeki i obniżamy zwierciadło wody.

Urządzenia do przelewania wód dopływowych do rzek żeglownych mogą być poruszane tanią energią elektryczną, lub ropą naftową z Podkarpacia, albo ewentualnie torfem, którego mamy pod dostatkiem nietylko w dorzeczu Prypeci, ale także nad Notecią, czy Wilią. Przykładem takich urządzeń może być lewa strona Wisły w pobliżu Grudziądza, gdzie wody Mątawy przelewane są do Wisły, a piasek pozostaje w okolicy Sartowic,

czy Świętego.

Przez uregulowanie rzeki nie da się osiągnąć dużej głębokości tam, gdzie jest niski poziom rzeki i chyżość wody zbyt wielka. W takich wypadkach trzeba rzekę skanalizować. Np. Kraków — ujście Sanu, Jarosław — Zawichost.

Podobna głębokość co na Wiśle może być osiągnięta na innych rzekach żeglowych, jak Dniestr, Warta, Bug, San, czy Niemen. Osiągnięcie odpowiedniej głębokości dla żeglugi wywoła ten dobroczynny skutek, że Warszawa i Toruń staną się ważnym ośrodkiem handlu między krajami bałtyckimi i skandynawskimi, a krajami karpackimi, czarnomorskimi, Bliskiego i Dalekiego Wschodu; — Lwów — tak odsunięty od morza będzie wtedy portem dwóch mórz; Poznań — najważniejszym ośrodkiem pomiędzy Sudetami, a Bałtykiem; Kraków i Katowice — cennym łącznikiem pomiędzy dwoma biegunami wielkich szlaków od ujść Łaby, Renu i Odry, a Dunaju, Dniepru i Donu, zaś Bydgoszcz, Wilno i Gdynia — skuteczną strażnicą naszej niezależności gospodarczej i politycznej.

2). Przegląd tras, ich właściwości i zadań.

Linie: Górny — Śląsk — Bałtyk, Górny — Śląsk — Morze Czarne i Polesie, oraz linia Bałtyk — Morze Czarne przebiegają ogromne połacie kraju, łączą światowe ośrodki największych przemysłów i najlepszych złóż rud i bogactw ziemnych i staną się jednymi z najważniejszych linii, prowadzących kulturę, postęp i dobrobyt. Szlak wodny Gdańk — Warszawa — Rudki — Gałacz tworzy najkrótsze połączenie z pośród innych, proponowanych przez kontynent europejski. Długość tej linii wynosi 1680 kilometrów. Z tego na obszarze Polski znajduje się 1196 kilometrów. Można zatym przyjąć, że system projektowanych dróg czyni zadość wymogowi przecinania znacznej połaci krajów po najdogodniejszych okolicach.

Drogi projektowane nawzajem się uzupełniają i popierają. I tak: Kanał Śląsk — Kraków — Przeworsk — Halicz jest równocześnie częścią drogi wodnej Gdańsk — Warszawa — Gałacz. Łącząc Zagłębie węglowe przez Wisłę z Bałtykiem, to wobec tego, że droga pierwsza, a mianowicie: Śląsk — Morze Czarne weszła w skład połączenia Bałtyk — Morze Czarne, mamy tym samym zbudowany ogromny szlak Bałtyk — Morze Czarne,

gdyż drobny odcinek Przeworsk — Zawichost, względnie Jarosław — Zawichost jest drobiazgiem. Z tego się okazuje, że te drogi i kanały wodne razem dobrze się łączą i udzielają wzajemnego wzmocnienia i uzupełnienia.

O ile trasa drogi wodnej Śląsk - Bałtyk nie budzi zastrzeżeń co do okolic, przez które ma przebiegać, o tyle możnaby częściowo podnieść zarzut przeciwko trasie kanału Wisła - Dniestr Prut. Zarzut ma pewną wagę, opartą na następujących przesłankach:

Trasa kanału Odra - Wisła - Dniestr była zaprojektowaną przed wojną światową jeszcze w Austrii łukiem na północ poza Tarnów w kierunku Majdanu po to, by następnie koło Przeworska powrócić do szerokości geograficznej z tamtej strony łuku t. j. do wysokosci obecnych Mościc. Ten łuk majdański i ewentualnie połączenie Dniestru z Prutem postawić należy pod znakiem zapytania. Zarzut przeciwko załamaniu linii przed Mościcami opieram na tym, że na skutek tego załamania linia kanału ulega wydłużeniu o 25 kilometrów. Oprócz tego projektowana trasa omija istotnie ważne miejscowości, leżące na linii równoleżnikowej, jak Mościce, Tarnów, Dębica, Ropczyce, Rzeszów, Łańcut, a prowadzi przez obszary, nieposiadające odpowiedniej wagi gospodarczej. Dalej tworzy niebezpieczeństwo zabagnienia niziny nadwiślańskiej i zmarnowania wielomilionowych wkładów, włożonych na odwodnienie tamtych okolic w widłach Wisły i Sanu. Zarazem trasa nadbrzeżna podwyższy koszty budowy ze względu na pofałdowania terenu nadbrzeżnego, powodującego konieczność budowy wprawdzie drobnych, ale nader licznych przekopów i nasypów, a co ważniejsze to te argumenty, że w związku z wykonaniem ustawy z 7/7 1919 (Dziennik ustaw poz. 356/1919) przewidującej budowę kanału z Krakowa do Wisły przy ujściu Sanu, trzeba pokonać różnicę poziomu wód. A mianowicie: Wisły z Krakowa 199.40 m., Trześniowki 164.95 = 54.45 m. Przeworska 179.95 m. = 25 m., Kalnikowa 191.5 m. = 10.45 m. Razem to daje różnicę poziomów wód na 89.90 m. Celem pokonania tej różnicy trzeba zbudować około 12 śluz komorowych. To kosztuje nietylko wiele pieniędzy, ale co gorsze utrudni żeglugę na linii Śląsk - Morze Czarne, gdyż statek musi stracić na przepuszczenie go przez każdą śluzę przeciętnie tyle, ile potrzeba do przebycia 5 kilometrów drogi. W rezultacie ta krzywizna majdańska wydłuży drogę o 85 kilometrów (60 km. na skutek stojek przy śluzach, zaś 25 km. na skutek wydłużenia linii). Czy-

telnicy wybaczcie te szczegóły. One są ważne. Sprawy gospodarcze obecnie wysuwają się na czoło zagadnień. Różnica tych poziomów i śluz ma wielkie znaczenie dla całego kraju i przyszłych pokoleń. Oprócz tego - powracając do trasy kanału, - zachodzi różnica gleby na korzyść linii równoleżnikowej, prowadzącej wzdłuż głównej linii kolejowej. Mianowicie gleba na linii Tarnów - Dębica - Rzeszów jest iłowata, względnie glinkowata, nie wymagająca uszczelniania kanału, a natomiast tego nie można powiedzieć o linii nadbrzeżnej, która jest prowadzona glebą piaszczystą, łatwo przepuszczalną. Mimo wzgórz tarnowskich i rzeszowskich, dających się przeważnie ominąć, - trasa prosta równoleżnikowa ma przewagę. I tak: Trasa prosta jest krótsza o 25 - 26 kilometrów. Dalej okazuje się, że od Krakowa do Kisieliny uzyskamy jeden poziom wody 59.4 km. długi. Wzniesienie tarnowskie da się pokonać albo kanałem w ścisłym znaczeniu tego słowa t. zw. podkopem, a ten kanał zasklepiony, może być założony w kaskadach stosownie do terenu, albo też przekopem, a także 2 - 3 śluzami, zaś wzniesienie rzeszowskie wzdłuż Wielopolki jest nieznaczne i przejść można przekopem lub podkopem i 2 śluzami. Wisłokę kanał przekraczałby w nasypie. Linia prosta wymaga zatym budowy mniej śluz, a wobec tego wypadnie taniej jej budowa i eksploatacja. Co do zasilenia szczytowych punktów wodą, to punkt tarnowski może być zasilony wodami Białej, bądź Wisłoki, zaś rzeszowski wodami Wielopolki, a także Wisłoka. Od Rzeszowa przez Przeworsk do Kalnikowa powiatu Mościska da się osiągnąć znowu jeden poziom wody, długi na około 65 km. na wysokości 189 m. lub też 1 czy 1.5 m. wyżej lub niżej od 189 m, nad morzem. Do rozwożenia ziemi i dostawy materjałów na przestrzeni Mościce, Dębica, Przeworsk może być łatwo użytą energia elektryczna z Rożnowa, czy Mościc. Dowóz wszelkiego materjału jest łatwiejszy wzdłuż głównej linii kolejowej, a tego nie można powiedzieć o łuku majdańskim. Jeżeli jeszcze uwzględni się różne inne momenty gospodarcze, jak obecność lignitu, gliny szamotowej, wapnia litotamniowego (do wypalania wapna), obecność pirytu, gipsu koło Ropczyc i Rzeszowa, czy rudy żelaznej (darniowej) w Smolarzynach i Kosinie powiatu łańcuckiego w pobliżu prostej trasy Tarnów - Rzeszów - Przeworsk, to się okaże, że lepiej prosto dążyć do celu, niż czynić łamańce majdańskie.

Przechodząc do zakończenia na obszarze naszego Państwa

trasy Zagłębie węglowe - Morze Czarne, a mianowicie do połączenia Dniestru i Prutu kanałem, wydaje mi się, że trzeba rozważyć różne okoliczności, które mogą skierować zakończenie trasy w ten sposób, żeby ona prowadziła od Nieźwisk nad Dniestrem na południe przez Gwoździec do Prutu. Dotychczasowe projekty łączą Dniestr z Prutem linią, prowadzącą od Zaleszczyk na południe przez terytorium rumuńskie tak, że kanał Dniestr - Prut wogóle będzie poza obszarem naszego Państwa. Natomiast trasa Nieźwiska - Gwoździec lub inny Czortowiec nie pomija tak ważnej połaci kraju, którym jest województwo stanisławowskie i prowadzi przez te ziemie, dając możność Pokuciu i Huculszczyźnie zespolić się gospodarczo z innymi ziemiami naszego Państwa. Także wzgląd, że więcej robót u nas będzie wykonanych, przemawia za przyjęciem poprawki. Minerały z gór czywczyńskich, z nad Czeremoszu i Prutu krótszą będą miały drogę przez Gwoździec Nieźwiska do ośrodków przemysłu naszego, aniżeli drogą okrężną przez rumuńską Bukowinę do Zaleszczyk i potym w górę Dniestrem do tych samych Nieźwisk, do których łatwo przez swoje własne ziemie zajść może. Z Nieźwisk fosforyty łatwiej dojść mogą na Huculszczyznę, Bukowinę i do Rumunii przez Gwoździec, aniżeli przez Zaleszczyki. Pod względem strategicznym Zaleszczyki są źle obronne. Na skutek tego w razie wojny Rosji przeciwko nam całe nasze połączenie z Morzem Czarnym na wypadek przeprowadzenia go przez Zaleszczyki, może być przecięte. Natomiast proponowana linia od Nieźwisk jest broniona liniami Seretu, Strypy i Dniestru. To są tego rodzaju przeszkody w związku z rozbudową flotylli rzecznej, że skutecznie ochronią nas przed wszelkimi trudnościami. Zasilenie wodą szczytowego punktu wzdłuż Czerniawy niepowinno być trudniejszym, aniżeli na linii kanału od Zaleszczyk na południę. Na poprawie trasy ogromnie zyska województwo stanisławowskie, a Podole nic, a nic nie straci, bo Dniestr tak w jednym, jak i w drugim wypadku pozostanie drogą wodną, a nawet przeciwnie ziemie Podola wiele zyskają na tym, gdyż dzięki poprawie trasy, taniej drzewo będzie mogło być dostarczone z Karpat wschodnich do ziem Podola, cierpiącego na brak drzewa, a płody rolne Podola, łatwiej będą mogły dotrzeć do podgórskich okolic Nadwórnej, czy Żabiego, nie mogących się wyżywić własnymi produktami. To wszystko zdaje się przemawiać za dokonaniem drugiej poprawki, polegającej na budowie kanału Nieźwiska-Gwoździec-Prut, lub ewentualnie Nieźwiska - Okno - Prut.

Zaprojektowane drogi wodne mają różny charakter: W jednych istnieje zamiar nietylko pobudzenia życia gospodarczego odnośnych połaci kraju, ale także zamiar poprawy bilansu płatniczego naszego Państwa wpływami z zagranicy. Do tych należy wybitnie droga śląsko - podkarpacka. W innych rozchodzi się głównie o wewnętrzną komunikację. Do tras przeznaczonych także dla zagranicy należy trasa Oświęcim - Bogumin. Ma ona połączyć naszych sąsiadów z południowego zachodu przy pomocy naszej sieci wodnej z szerokim światem. Wybrany został kierunek na Pszczynę, a nie na Dziedzice dlatego, że trasa na Dziedzice jest dłuższa od trasy przez Pszczynę i daje możliwość bezpośredniego dostępu do Odry na naszym terytorium przy pomocy odgałęzienia od Gorzyc wprost do Odry. Ten bezpośredni dostęp daje znaczne korzyści. Mianowicie kanał kłodnicki, od Gliwic na wschód przez wysoko uprzemysłowiony teren wzmoże tak ładunki na trasie przez Gliwice, że wnet kanał będzie niewystarczający. Trzeba wobec tego mieć w zapasie drugą drogę, którą właśnie będzie kanał Oświęcim - Pszczyna - Odra. Będzie ta ostatnia droga służyć dla handlu tak z Czechosłowacją, jak i zachodnim sąsiadem. Lepiej budować drogę, dającą więcej możliwości, których brak trasie przedwojennej. Oprócz tego więcej prac będzie wykonanych na obszarze naszego Państwa w razie poprowadzenia trasy w kierunku prostym na Pszczynę, bo za wyjątkiem 4 - 7 kilometrów, cała trasa będzie się znajdować na naszym terytorium, zaś trasa przez Dziedzice już za Pruchną prowadziłaby przez obce terytorium na długości trzy razy dłuższej, bo około 25 kilometrów. Bezrobotni zyskają na budowie trasy prostej, skoro więcej robót u nas będzie wykonanych. Będzie to zatym trzecia poprawka kierunku trasy Dunaj — Odra — Wisła — Dniestr — Prut.

Miejscowości, w pobliżu, których mają przechodzić projektowane drogi wodne, wybrane zostały na zasadzie połączenia okolic, posiadających węgiel i ropę naftową, czy inne minerały z okolicami, które tych źródeł energii i surowców nie posiadają, ażeby spowodować rozwój i powstanie zakładów przemysłowych przez obniżenia ceny węgla, olejów mineralnych i surowców. Zarazem wzgląd na dostarczenie kamienia do budowy dróg bitych i energii elektrycznej z okolic obfitujących w kamień i energię elektryczną do okolic, cierpiących na brak kamienia i brak taniej energii, spowodował zaprojektowanie systemu dróg wodnych.

Oprócz tego uwzględniony został zamiar ułatwienia fabrykom dostawy środków żywności, zaś okolicom urodzajnym produktów przemysłowych i odbiór płodów ich gospodarstwa.

System dróg wodnych ma równocześnie na celu wzmożenie naszej zdolności konkurencyjnej na rynku światowym, obniżenie cen wszystkich produktów, których potrzebuje rolnik, a podwyższenie cen wytworów rolniczo-hodowlanych i leśnych, ażeby zamknąć potworną paszczę „nożyc" niszczących dobrobyt, 70% ogółu naszej ludności, t. j. rolników. Wiadomo bowiem, że przewóz wodą jest 3 — 6 razy tańszy od przewozu koleją, a jak poprzednio udowodniono, to koleje, żeby nawet każdemu Poleszczukowi, czy Góralowi pod jego stodołę poprowadzono, to jego gospodarki to nie dźwignie, bo wysokie koszty przewozu utrudnią przystęp wymianie towarowej. Drogi wodne tak, a nie inaczej zaprojektowane dążą też do rozwiązania wielkiej sprawy zbytu węgla śląskiego, łączącej się ściśle z utorowaniem dróg domorskich. Nadto zawierają one zapewnienie swobodnej gry sił gospodarczych przez dostarczenie całkiem niezależnego od zagranicznych wpływów źródła energii elektrycznej, hamującej śrubowanie cen węgla, nafty i benzyny. W końcu zauważyć należy, że istnienie dróg wodnych będzie przeszkodą dla Zarządów kolejowych w nadmiernym podnoszeniu taryf i zmusi je do obmyślenia jak najekonomiczniejszego prowadzenia ruchu z pożytkiem dla całego społeczeństwa.

Po za tymi ogólnymi argumentami zaważyły względy szczególne co do niektórych tras. Trasa Oborniki-Noteć jest balonem próbnym, którego celem jest gospodarcze związanie okolic kraju między Obrą, Wełną i Notecią z naszymi portami na Pomorzu, gdyż niestety daje się zauważyć ciążenie tych okolic do Szczecina. A skłonność tych okolic do Szczecina pochodzi z braku dogodnej komunikacji wodnej z Bydgoszczą i Gdynią.

Waga Łodzi jest ogromna w naszym życiu gospodarczym. Stąd bierze swój początek kanał boczny Warta-Sadkówka-Ner (Kazimierz) i Łęczyca-Łódź. Połączenie Łodzi z siecią wodną jest drugim próbnym balonem.

Kanał Bug-Wieprz poprostu sama przyroda podyktowała. Okazuje się, że zwierciadło wody w Brześciu leży na wysokości 130 metrów nad morzem. Na tej samej wysokości przelewają się nurty Wieprza z Kocku. Wisła przy ujściu Wieprza płynie na wysokości 118 metrów, czyli poziom Wisły w Dęblinie leży po-

niżej wód Bugu, w Brześciu o 12 metrów. Prawdopodobnym jest przypuszczenie geografów, że w epoce lodowcowej Bug łączył się z Wisłą przy ujściu Wieprza. Teraz połączenie Wisły, Wieprza i Bugu przez Kock i Brześć z systemem wód na Polesiu jest łatwe i gospodarczo uzasadnione. Oprócz tego można rzucić myśl ewentualnej budowy arterii wodnej, ważnej nietylko pod względem komunikacyjnym, ale także mającej na celu osuszanie i nawodnianie głównej doliny Polski na osi Pińsk-Brześć-Dęblin Łęczyca (95 metrów nad morzem) - Poznań oraz zasilenie Wisły i innych dróg wodnych wodami Bugu i Polesia dla polepszenia żeglugi i innych celów. Okazuje się bowiem, że to co często jest w nadmiarze na Polesiu, a mianowicie nadmiar wilgotności, tego właśnie niekiedy brakuje nad Wisłą, Pilicą, Bzurą, Wartą i Notecią.Woda przecież spływa sama wdół. a Polesie całe leży przeciętnie wyżej o 70 - 100 metrów od Poznańskiego i Pomorza, jeżeli się wyłączy wał pojezierza Kaszubskiego.

Kanały wodne, prowadzące wzdłuż granicy litewskiej do Dźwiny, mają na celu ominąć główną zaporę rozwoju ziem północno - wschodnich. Tą zaporą jest odcięcie przez Litwę tych ziem od naturalnego dostępu do morza. Z Łotwą łączy nas braterstwo broni. W dobrze zrozumianym naszym interesie i interesie Łotwy leży ściągnięcie do Rygi tych ładunków towarowych, które mają drogę do Gdyni zbyt daleką. To poprawi naszą pozycję na Bałtyku.

Kanał Drohobycz - Rudki (ściśle Michałowice - Zady - Czajkowice) ma za zadanie zapewnienie taniego i dogodnego przewozu ropy naftowej i jej przetworów ze stolicy Zagłębia naftowego, którym jest Drohobycz, a także idzie o wywóz soli potasowych i kainitu ze Stebnika. Rola ropy naftowej i bezpieczeństwo jej przewozu tak w czasach pokojowych, jak i wojennych są zbyt doniosłe, ażeby nie budować tej drogi wodnej. Różnica poziomów pomiędzy portem poniżej ujścia Baru do Tyśmienicy, a Dniestrem jest minimalna, bo wynosi zaledwie 3-5 mtr. tak, że da się osiągnąć jeden poziom kanału na wysokości 269 m. lub 2 m. niżej zasilany w szczytowym punkcie Tyśmienicą i Bystrzycą względnie wodami Strwiąża i Dniestru. W każdym razie wody w bagnach naddniestrzańskich nie zabraknie. Powiedział J. Clemenceau: „Kropla nafty warta kropli krwi". Na falach nafty Sprzymierzeni w roku 1918 po długotrwałych bojach odnieśli nad Niemcami zwycięstwo. Niech oleje, smary, benzyna,

wosk ziemny płyną kanałem, a zawiodą nas do zwycięskiego przełamania wielu trudności (patrz szkic sieci dróg wodnych).

3. Sposób i porządek ogólny budowy.

Jedną z naczelnych zasad kierowania zbiorową działalnością ludzką jest dokładne i jasne wskazanie, kto i co ma robić. Nie może być natomiast uznane za dobre opracowanie planu, jeżeli on na tym polega, że wszelkie masy siedzą bezczynnie, gnuśnieją w nieróbstwie, podczas gdy inni są przeciążeni pracą. Wprawienie w ruch, pobudzenie marniejących w bezczynności sił i środków, zorganizowanie wedle rozumnego planu ogromnej masy niewyzyskiwanych sił i zasobów może stać się potęgą, oddziaływującą na bieg życia pokoleń.

Przy wszelkiej działalności ludzkiej potrzeba celowego skupienia i konsekwencji logicznej. Wiadomo z historii wojen, że do zwycięstwa nie potrzeba być wszędzie i zawsze silniejszym, a wystarczy bądź odnieść zwycięstwo na decydującym odcinku, bądź też po kolei skupiać całą masę rozporządzalnych sił i środków na rozdzielone w czasie i przestrzeni zastępy nieprzyjaciół i każdego z nich pojedynczo dopaść i rozgromić. Ogromnie ułatwiają odniesienie zwycięstwa nad wrogiem ich rozterki wewnętrzne i wzajemne walki. Fale powodzi, przestępczości, bezrobocia. to nasi wrogowie. Możeby tak oni nawzajem się zwalczali? Istotnym zdaniem lekarza jest zapobiegać chorobom. Lekarz, który wie o mogącej wybuchnąć chorobie i nie czyni żadnych starań, by nie dopuścić do powstania choroby, nie jest lekarzem lecz partaczem najgorszego gatunku. Cobyśmy powiedzieli o takim lekarzu, który myśli dopiero o zapobieganiu skutkom choroby? Skutkiem choroby jest kalectwo, a często śmierć. Otóż jeżeli lekarz gromadzi protezy, by one mogły zastąpić połamane ręce i nogi, troszczy się, by było dosyć trumien i miejsc wolnych nacmentarzu na wypadek zaistnienia skutku chorobowego, to nie lekarz, lecz grabarz!

Jakże często słyszymy wołania o zapobieżenie skutkom powodzi, posuchy, bezrobocia i zbrodniczości? A możeby tak postawić rzecz na właściwym torze. A mianowicie, że lepiej nie dopuścić do katastrofy powodzi, posuchy; zapobiec bezrobociu, czy falom zbrodni. Gdy epidemia wybuchnie, gdy choroba się rozwinie, to przecież za późno. Metoda szczepienia w dziedzinie ratowania ludzkości przed chorobami odnosi znakomite rezultaty.

Sposób przeprowadzenia prac, w mowie będących, czerpie oparcie na metodzie mieszanej. Częściowo bierze ona przykład z Pasteura, czy innego Kocha, a częściowo opiera się na przykładach wojennych i wychowawczych. Otóż różne nasze plagi społeczne są traktowane, jako choroby, którym przede wszystkim trzeba zapobiegać przez wychowanie szczepionek, zabezpieczających przed klęskami społecznymi. Te zaś które nawzajem mają się zwalczać.

Przechodząc do idei skupienia okazuje się, że rolnik — oracz nie odrazu zaoruje cały zagon, lecz stopniowo krok za krokiem pługiem pojedyncze skiby ziemi orze i w rezultacie dokonuje kultury gospodarstwa. Odrazu całego zagonu żaden koń, ani nawet pług motorowy zorać nie jest w stanie. Tak samo muzyk nie może odrazu za jednym uderzeniem wygrać wszystkich tonów pieśni, bo z tego powstałaby niemiła dla ucha kakofonia. Taksamo postępy w nauce, czy załatwianiu jakichkolwiek spraw, muszą się odbywać w pewnej rozumnej kolejności skupienia i natężenia sił. Nie można odrazu chcieć zrobić wszystkiego, gdyż w ten sposób postępując, rozpraszamy nasze siły i do niczego rozumnego nie dojdziemy. Przy budowie domu trzeba najpierw zbudować fundamenty, a po tym kolejno podnosić budowę coraz wyżej i zakończyć ją dachem. Fundamentem obrony i siły naszej jest lud. Dzięki jego ofiarności i przywiązania do pnia ojczystego, dalej dzięki jego wysiłkom i trudom zdobyliśmy niepodległość, odzyskaliśmy straconą, zdawało się na zawsze krainę czarnych diamentów (Górny Śląsk), uzyskaliśmy możność swobodnego dostępu przez Pomorze do wielkich dróg morskich i na skutek tego mamy oparcie i pomoc u naszego największego i najdroższego sprzymierzeńca, którym jest morze. O jego wielkości przeogromnej świadczy powierzchnia wód przynajmniej trzy razy większa od powierzchni wszystkich części lądowych świata. Fakt, że morzem najtaniej sprowadzamy i mniej płacimy za wywóz, przysparza nam rocznie setki milionów oszczędności. Do takiego przyjaciela trzeba mówić „najdroższy“ i wyciągnąć własną rękę na powitanie. Tą prawicą do powitania jest flota. Witamy się, utrzymujemy stosunki z tak dostojnym i hojnym druhem cudzymi rękami, bo marynarka płynie przeważnie pod obcą banderą. To niеładnie, a także nie praktycznie, bo Szwedom, Niemcom, Duńczykom płacimy corocznie za przewóz naszych towarów 120 milionów złotych, które lepiej przeznaczyć na rozwój naszego gospodarstwa i zaopatrzenie armii. Wypada

naprawić ten błąd, ten nietakt budową własnej floty handlowej i wojennej. Ale nie odrazu. Zacząć od rzeczy łatwej stosunkowo, jak budowa taboru rzecznego i poszczególnych jednostek morskich w naszych warsztatach okrętowych.

Powyższą myśl kolejnego pokonywania trudności wyraża też pogląd, że praktyczniej jest przy budowie drogi wodnej skupić większe siły na mniejszym odcinku, ten odcinek wykończyć i zaraz oddać do publicznego użytku. Dzięki tej metodzie rychło poszczególne połacie kraju odniosą korzyści.

Jedno pytanie, czym jest Górny Śląsk dla Polski, wystarczy do zwrócenia uwagi na ten zakątek kraju. Otóż Górny Śląsk to kraina nietylko ogromnych bogactw, ale także połać kraju najsilniej dotknięta bezrobociem.

Stąd, z nad Przemszy trzeba zacząć główne uderzenie i skierować je wzdłuż Karpat do Morza Czarnego. Technika prac rzecznych wymaga postępowania od dolnego biegu rzeki, coraz wyżej. Dlatego drugim punktem wyjścia prac, jest drugi nieoceniany klejnot naszego kraju to jest Pomorze. Górnoślązacy i Pomorzanie, stoi przed Wami wielka przyszłość. Strzeżcie jej. Dołóżcie starań, ażeby rychło roboty zostały rozpoczęte i szybko, a dobrze wykonane. Tu nie chodzi o drobiazg, lecz o sprawy wielkiej wagi. Wy zróbcie dobry początek żądaniem rychłego przeprowadzenia robót. Czas nagli. Żeby nie było za późno!

4) Czas trwania budowy i nowe drogi polityki kryminalnej.

Czas trwania budowy zależy od wielu czynników. Do głównych należą: a) rodzaj gleby, b) przekrój poprzeczny drogi wodnej, c) ilość robotników mogąca być użyta do pracy, d) zdolność organizacyjna i kierownicza.

Trasa dróg projektowanych w ogromnej większości będzie miała ziemię miękką, jak piaski napływowe i lotne, humus, glinę nawianą czyli loess, glinę lekką, miałki szuter. Taką glebę można poruszyć samą łopatą. Tu i ówdzie, zwłaszcza na przestrzeni między Gliwicami, a Spytkowicami i przy niektórych poziomach, wznoszących się ponad 300 metrów nad morzem, jak np. przy drodze wodnej Wisznia - Bug, znajdą się partie ziemi twardszej koło Lwowa. Do tej twardej ziemi sama łopata nie wystarczy. Potrzeba będzie używać nietylko łopaty, ale także kilofa i materiałów wybuchowych. Będą to jednak drobne partie

wyjątkowe, których ilość jest nieznaczna tak, że one ogólnych kosztów zmienić nie mogą. Dlatego też gleba twarda nie jest brana za punkt wyjścia obliczeń, lecz tylko gleba zwykła, łatwa do kopania, znajdująca się na trasie kanału: śląsko-podkarpackiego, wielkopolsko-mazowieckiego (Warta-Łęczyca-Wisła), lubelsko-podlaskiego (Kock-Brześć).

Drugi czynnik, mający wpływ na długość czasu trwania budowy, a mianowicie przekrój poprzeczny drogi wodnej, jest nam już znany, jako mający co do kanału wymiary: głębokość 4 metry, szerokość dna 20 metrów, nadchylenie szkarp 1 do 1.1/2. Otóż tego rodzaju przekrój kanału daje z każdego metra długości 91 metrów sześciennych wykopu.

Trzeci czynnik, a mianowicie ilość sił roboczych, brany pod uwagę, łączy się ściśle z czwartym. Można skierować do pracy poważne masy robotników i nie uzyskać odpowiednich wyników, jeżeli zabraknie zdolności kierowniczej i organizacyjnej.

Można nadać różne kierunki wysiłkom mas. To zależy od tego, jakie cele chcemy osiągnąć. Mogą to być albo cele piękne i rozumne, godne uznania, albo też inne, dążące do zaspokojenia płytkich nastrojów chwili. Narody uwieczniają się w swoich dziełach, świadczących o tym, po której z powyższych dróg kroczył dany naród na przestrzeni swoich dziejów. Starożytni Egipcjanie budowali okazałe piramidy, będące grobem dla umarłych. Polsce potrzeba nie grobów dla umarłych, lecz dróg wodnych i floty dla żywych!

Kierując się przeciętną wydajnością pracy dziennej robotnika, uzyskujemy następujące wyniki:

1 robotnik wykopie 1 metr bieżący kanału za 48 dni roboczych. Rok ma 365 dni. Z tej ilości odpada 75 dni na niedziele, święta i inne drobne przeszkody. Pozostaje nam wobec tego 290 dni roboczych. Ta ilość dni wystarcza, by w ciągu roku wykopać 6 metrów kanału. Jeżeli zatym weźmiemy do pracy 1000 robotników, to oni wykopią 6 kilometrów na rok, a 10.000 robotników 60 kilometrów. Jednakowoż lepiej jest tę ciężką pracę wykonać nie siłami robotników, wziętych z pomiędzy bezrobotnych. Ci przecież woleliby pracować w swoim zawodzie. Tam ich praca będzie znacznie wydatniejszą. Oprócz tego wzgląd na inne ważne poniżej przytoczone okoliczności, jak np. brak funduszów na rychłe przeprowadzenie olbrzymich prac, względy moralne i wychowawcze, przemawiają za zwróceniem uwagi na

niewyzyskane i marniejące w bezczynności siły więźniów.

Niewątpliwie, że celem wychowania jest zaprawienie obywateli do pracy pożytecznej dla dobra ogółu. By cel ten osiągnąć musi się wyznaczyć i wykonać pewną pracę, gdyż bez niej w żaden sposób nie osiągniemy godziwego celu. Praca, jako czynnik wychowawczy, jest błogosławieństwem i nie da się zastąpić żadnym innym zajęciem, gdyż każde inne zajęcie — nie będące pracą — jest lenistwem, które stanowiło i stanowi zawsze jeden z głównych grzechów. Więźniów mamy okrągło licząc 60.000. Nasza polityka kryminalna tkwi przeważnie w odziedziczonej po zaborcach metodzie wychowawczej, polegającej na tym, że więzień, nic nie robi i żyje wcale dobrze na koszt porządnego społeczeństwa. Jeżeli natomiast tu i ówdzie więzienia wykonują jaką pracę, to stwarzają niezdrową konkurencję dla bezrobotnych, gdyż wykonują to, co rzemieślnicy, czy przemysłowcy mogą wykonać. Np. urządzenia, czy druki dla władz i urzędów, oraz przedsiębiorstw państwowych, odgrywających tak olbrzymią rolę w procesach gospodarczych, są przeważnie wykonane przez więzienia. Z tą praktyką polegającą na tym, że przynajmniej 90% wszystkich więźniów dusi się niepotrzebnie w ciasnych murach więziennych, a reszta stwarza niezdrową konkurencję dla bezrobocia, trzeba raz skończyć.

Kary i środki, jakie obecnie są stosowane wobec naszych więźniów, są tak rozsądne i celowe, jak niżej opisany zabieg terapeutyczny, zastosowany przed półtysiącem lat. Otóż król węgierski Zygmunt oblęgając miasto Znojno na Morawach w roku 1404 zachorował z objawami zatrucia. Przysłał mu wtenczas ks. Wilhelm austriacki z Wiednia lekarza, który, jak pisze kronikarz: „Był to szwab gruby, ale dobry lekarz“. Właśnie ten lekarz powiesił króla za nogi tak, że piersi jego dotykały poduszek na podłodze. Królewska Mość wisiała przez całe 24 godziny. Zabieg ten miał na celu przeszkodzić przeniknięciu jadu do kiszek, a odejść miał z ciała przez usta dostojnego pacjenta. Podziwu godny jest fakt, że król Zygmunt żył jeszcze po tym zabiegu 33 lata.

O co mi chodzi? o to, aby raz ustały w naszym więziennictwie eksperymenty tak samo celowe i sensowe, jak ów zabieg terapeutyczny owego lekarza. Czas już skończyć z tym przeświadczeniem, że kara dokuczliwa jest skutecznym i głównym środkiem poprawy więźnia. Nie powinno stosować się kary dla

samej kary, bo przecież wywołuje się nastrój samoobrony i oporu, który tym silniejszy się staje, im dłużej w samotnej celi więzień przebywa. Czyż przesiadywanie i mierzenie celi tam i sam przełamie ducha więźnia i naprawi go? Nigdy! Zawsze deprawuje. Przez ten opór rodzi się ból duszy. Dlaczego? Dlatego że więźniowi sami dajemy i wbijamy w niego to przeświadczenie, że stoi o wiele niżej od przeciętnego poziomu, że nie dociąga do jego szczebla. A właśnie z tego przeświadczenia budzą się dalsze myśli, a mianowicie w psychice więźnia powstaje uczucie przykre, rozgrywa się przeogromny dramat, tragizm w całym tego słowa znaczeniu, bo następuje uczucie małowartościowości, więzień opada na siłach, bo wierzy w to, że dorównać wolnym, tamtym z poza murów, nigdy mu się nie uda i że w dziedzinie użyteczności społecznej nic nie może osiągnąć!..... Po tym krytycznym momencie rodzi się bunt duszy, która przecież chce coś zawsze tworzyć i czymś być, a nie mając możności okazania społeczeństwu swej twórczej pracy, więzień staje po stronie nieużyteczności, tu szuka celu, przystosując do tego swe życie. Stąd to powstaje często z więzienia szkoła, w której uczą się więźniowie różnych potwornych i z największą premedytacją obmyślanych zbrodni. Doświadczenie nas uczy, że często więzień, po wypuszczeniu na wolność, ponownie dostaje się do „paki", ale za większe przestępstwa.

Czy nie należałoby się nad tym zastanowić? Czy nie ma możności zaradzenia temu? Jest sposób bardzo prosty, skuteczny i tani, a mianowicie, dać przestępcy wiarę w to, że jest on też użytecznym w społeczeństwie przez wykonanie różnych prac dla dobra ogółu np. budowa kanałów, regulacja rzek, prace melioracyjne i t. p., a przez to przywróci mu się równowagę pomiędzy poczuciem społecznym, a jego poczuciem własnej godności i wartości, a tym samym nie będzie nawrotu do zła.

Więzień, który zostanie zasądzony jest przecie zachwiany w wierze w siebie, obciążony licznymi doświadczeniami, które w jego pojęciu były dowodem, że go nikt nie lubi, że ludzie nie chcą z nim mieć nic wspólnego, radzi go się wszędzie pozbyć, że wszędzie spotyka wrogów, zawsze jest wewnętrznie osamotniony. Niechże więc w miejscu pracy np. przy wykopach drogi wodnej, przy budowie tam, przyjmie go się, jako równouprawnionego członka do społeczeństwa. Dać mu do rozwiązania pewne zadania nietrudne do wykonania, przy wykonaniu których

ubudziłaby się i odżyła jego wiara we własne siły i użyteczność w społeczeństwie, a wypełnienie tych prac winno się spotkać z uznaniem całego społeczeństwa. Niech więźniowie mają przekonanie, że o ich najmniejszym wysiłku udałej pracy, wiedzą wszyscy wolni, wiedzą i podziwiają. Napewno po każdym wysiłku i uznaniu tegoż przez ogół w duszy więźnia kiełkować zacznie świadomość uporania się z trudnościami, a ta podnosiłaby jego wiarę we własne siły. Powoli topnieć zacznie upór, który więźniowi już nie będzie potrzebny do zaznaczenia swej wagi w społeczeństwie i przewagi nad nim, do zwrócenia na siebie uwagi, bo przecie za poczynione wysiłki będzie miał uznanie, na czym mu tak wiele zależało, a przecież do tego miał prawo.

Nasza praktyka na niwie wymiaru tak zwanej sprawiedliwości karzącej jest mieszaniną ścierających się idei i prądów: Prawa zemsty i ckliwego sentymentalizmu. Idea zemsty prowadzi do myśli odstraszania grozą kar, których sposób wykonania polega na różnych udrękach, jak obowiązek milczenia i baraniego posłuszeństwa, przetrącający kręgosłup człowieczeństwa to jest mowę i dalej przymus długiego spoczynku nocnego, z uwagi na pozbawienie skazańca ruchu na świeżem powietrzu i niewyczerpanie ani fizyczne, ani umysłowe staje się też jedną z kropli, których spadanie zamienia się w chińską torturę. Skutek metody prewencyjnej jest opłakany. Okazuje się żeśmy odstraszali i odstraszali, a w gruncie rzeczy ta prewencja ani złodziei, ani rozbijaków nie wypłoszyła, lecz przeciwnie pocisk prewencyjny ugodził dotkliwie Bogu ducha winnych porządnych obywateli, bo ci nie są pewni ani mienia ani nawet życia swego, gdyż przestępstwa przeciwko własności, oraz zdrowiu i życiu ogromnie wzrosły. Trwanie teorii prawnej o zemście społecznej i jej córce odstraszania daje się wytłumaczyć uzyskaniem możliwości zaspokojenia instynktu mściwości, drzemiącej w człowieku. Otóż ludzie nie chcą się pozbyć sposobności tego niskiego rodzaju zadowolenia. Z drugiej strony ckliwy sentymentalizm, wywołany możliwie też względem zawarowania sobie pewnych wygód na wypadek dostania się pod klucz, powoduje, że co do wyżywienia i opieki lekarskiej więzień ma się lepiej, niż przeciętny mieszkaniec Polesia, Podkarpacia, chałupnik z Łodzi lub Brzezin lub rzemieślnik jakiegokolwiek miasteczka. Np. więzień ma co tydzień łazienkę, dzienna porcja żywności ma 3—4.000 kalorii,

szpitale więzienne lepiej są zaopatrzone w miejsce i przyrządy, aniżeli szpitale dla przeciętnych obywateli.

Nie należę do zwolenników ani roswiewania miasmatów srogości i okrucieństwa, ani wychodzenia do przestępcy, jak święty Franciszek z Asyżu do wilka.

Prawda, jak zwykle, leży w pośrodku. Trzeba więc wyjść z ciasnego pojęcia teorii o odwecie społecznym i przejść na szeroki i mocny fundament prostego rozumu i celu istnienia prawa. Jaki to cel ma prawo?

Celem prawa jest ułatwienie rozwoju sił społeczeństwa przez regulowanie współżycia jednostek. Prawo zatym to ogół myśli, skierowanych ku ujęciu rzeczywistych przejawów życia w ramy form wzorowych, ułożonych według zasad myślenia logicznego.

Wychowanie ma podobny, a nawet taki sam cel, co i prawo. Wyniki doświadczeń pedagogicznych dawno już pogrzebały metodę dokuczania. Wypada więc sprawić pogrzeb uroczysty teorii zemsty, bo ona wogóle nigdy duszy nie miała w sensie dążenia do celu istnienia prawa i państwa. Zarazem trzeba prawo zemsty zastąpić zdrowymi zasadami wychowawczymi. Te nakazują i wszczepiać ideały, dawać dobry przykład i zaprawiać do czynienia dobrze zawsze, wszędzie i we wszystkiem. Jeżeli człowiek zbłądzi, to dać mu możność wejścia na drogę poprawy, ale dopóki poprawa nie nastąpi, dopóki skazany uczynkami dobrymi i pożytecznymi, jak n. p. wykonywanie robót ziemnych przy budowie dróg wodnych, nie zejdzie z drogi złej, dopóty skazaniec nie powinien się mieć lepiej od porządnego człowieka. Przeciwnie taki porządek będzie słuszny i sprawiedliwy, gdy uczciwy obywatel, nienaruszający porządku prawnego, będzie miał większą pomoc i ułatwienie życia ze strony władzy, aniżeli złoczyńca. Tak nakazuje zdrowy rozum.

Te motywy, oparte na moralnych, psycho - analitycznych i gospodarczych przesłankach przemawiają za tym, ażeby użyć więźniów do pracy i wziąć za podstawę obliczeń wyników pracy najgorszy wypadek, a mianowicie, że praca więźnia jest o połowę mniejszą od wydajności pracy zwykłego robotnika. A zatem jeden więzień w ciągu roku ma wykonać pracę, obliczoną na 145 dni roboczych, co daje wykopu 3 metrów kanału. Więźniów — jak wiadomo — mamy przeciętnie 60.000. Jeżeliby zatym tę całą masę skierować do budowy kanału, to za jeden tylko rok

zbudujemy kanał o długości 180 km. Ta długość daje 16,380.000 metrów sześciennych wykopu ziemi.

Ponieważ atoli nie wszyscy więźniowie mogą być użyci do pracy wykopowej, gdyż zachodzi potrzeba wykonania różnych robót pomocniczych i warsztatowych, a prócz tego pewna ilość jest niezdatna do pracy, dlatego czynimy następujące przykładowe zestawienie co do podziału pracy:

Z powodu choroby i innych przyczyn odpada 4.000 więźniów. Przy regulacji rzek i budowie dróg wodnych przede wszystkim trzeba budować zbiorniki retencyjne, albowiem rychłe ich wykończenie umożliwi zmniejszenie przekrojów dróg wodnych. Ponieważ w tym kierunku Rząd obrał trafną drogę, budując zapory na Sole w Porąbce, w Różnowie i Czchowie na Dunajcu, dlatego dla przyspieszenia pracy na Dunajcu przeznaczamy 3.000 więźniów. Porąbka jest już ukończona. Robotnicy, dotychczas pracujący w Różnowie, nadal przy pracy pozostaną, a z powodu użycia więźniów praca nad zaporą znacznie szybciej będzie mogła być wykonaną. Pozostałe na skutek tego fundusze zostaną przeznaczone na budowę zapór wodnych na Oporze w Hucie korostowskiej, Stryju i Dniestrze. Dzięki temu za te same pieniądze przynajmniej dwa razy więcej pracy można będzie wykonać! Oprócz tego uzyskamy rychło olbrzymie zasoby taniej energii elektrycznej, dzięki której można rozwinąć i rozbudować rzemiosło, przemysł i rolnictwo.

Trzeba tylko odsunąć niebezpiecznych pośredników, którymi są przeważnie samorządy. Ich pośrednictwo stanowi przykład krótkowzrocznej zachłanności. Dla ilustracji, jak to w rzeczywistości wygląda, weźmy miasto Drohobycz. Otóż cena za gaz ziemny, dostarczony przez producenta dla Zarządu miejskiego wynosi 2 do 3 groszy za 1 metr sześcienny. Gazownia miejska rozrzedza ten gaz powietrzem w 40%. Za tak rozpuszczony gaz pobiera cenę 23 groszy za 1 metr sześcienny, czyli czternaście razy więcej, aniżeli wynosi cena kupna. Zarząd miejski za 1 kw. energii elektrycznej płaci wytwórcy prądu 11-12 groszy, a pobiera po 76 groszy i ponieważ jeszcze dolicza za licznik, dlatego mieszczanie płacą przeciętnie 86 groszy za 1 kw. Jak tu może rozwinąć się przemysł, czy rzemiosło, skoro od tego pośrednika ubranego w prawne przepisy nie można się uchronić, a zdziera gorzej od najgorszego lichwiarza. Podobnie dzieje się z prądem elektrycznym nietylko w zagłębiu naftowym, ale także w innych

okolicach. N. p. miasto Toruń płaci za prąd z Gródka 7 groszy za 1 kilowato-godzinę, a pobiera od poczciwych obywateli aż 57 groszy. Sandomierz łupi po 85 gr. za 1 kw. Celem ochrony przed tego rodzaju zdzierstwem, trzeba koniecznie albo zastanowić się nad dotychczasowymi wynikami gospodarki, polegającymi na zadłużeniu miast i zastoju rzemiosła i przemysłu i pomyśleć nad zaniechaniem biurokatycznej gospodarki, albo też przynajmniej w ustawie oznaczyć najwyższą granicę dozwolonych korzyści, za wodę, prąd, gaz, czy opłaty w rzeźniach. N.p.: niech cena za 1 kilowat energii wynosi 6 groszy, to dostarczający elektrykę otrzyma 6 groszy, dalsze 6 groszy zagarnie zarząd gminny, a trzecie 6 groszy zostanie rozdzielone pomiędzy powiat, województwo, urząd skarbowy, fundusz rozbudowy floty, budowy szkół powszechnych i na stypendia dla niezamożnej młodzieży. Czyli, że konsument będzie płacił 18 groszy. Płacenie potrójnej ceny będzie dobrodziejstwem dla społeczeństwa. Tego rodzaju postawienie sprawy ogromnie ożywi obroty, spowoduje powstanie zakładów i przedsiębiorstw, przygotuje miasta do przyjęcia i wchłonięcia nadmiaru ludności z przeludnionych wsi. W rezultacie przysporzy nowy sposób gospodarki o wiele więcej dochodów gminom, miastom i całemu społeczeństwu.

Wracając do planu podziału i kolejności prac wodnych, przeznaczamy 2.000 więźniów dla regulacji Skawy i budowy w tamtych okolicach zbiorników retencyjnych. Taką ilość przeznaczamy dla regulacji Dunajca i Wisłoka, 500 dla Raby, zaś 7.000 stanowić będzie materiał roboczy, przeznaczony głównie do wykonania prac melioracyjnych wzdłuż kanału, dalej do wyłożenia szkarp kanału kamieniem dla ochrony przed falą, uzupełnienia dróg holowniczych, wyłożenia iłem ziemi przepuszczalnej na 30 centymetrów w wykopach, a 60 do 90 centymetrów w nasypach i do budowy śluz komorowych. Reszta w ilości 41.500 rozdzielona będzie w ten sposób, że 1500 będzie budowało budynki wzdłuż trasy kanału, potrzebne do pomieszczenia więźniów, a czterdzieści tysięcy będzie kopać kanał.

Ma się rozumieć, że więźniowie wykonają tylko proste prace zasadnicze. Najpierw potrzeba uzupełnić i przeszkolić straż więzienną, wybrać i nauczyć część więźniów prac niższotechnicznych, dodać majstrów i inżynierów z pośród bezrobotnych. Nietylko do uzupełnienia kadry roboczej przy robotach

ziemnych i budowlanych, ale także do budowy portów, jazów, śluz komorowych, taboru rzecznego, mostów, składowisk, przechowalni owoców, elewatorów wzdłuż trasy dróg wodnych — zostaną wzięci bezrobotni. Ta okoliczność rokuje dla nich uzasadnioną nadzieję poprawy smutnej doli. Co ważniejsze, to budowa dróg wodnych ogromnie ożywi różne przemysły, jak budowlany, cementowy, mineralny, drzewny. żelazny, węglowy, chemiczny, a przy tym rozwinie się handel i przemysł elektrotechniczny, a to pozwoli na wchłonięcie bezrobocia.

Trasa kanału Gliwice-Kraków wynosi 95 kilometrów. Obliczenia przedwojennego austriackiego projektu wykazywały długość kanału z Krakowa przez Majdan — Rudki do Żydaczowa 388.2 kilometrów. Czyli razem 483·2 km.

Tę długość trzeba skrócić o 25 kilometrów ze względu na zamiar ominięcia łuku majdańskiego przez przeprowadzenie trasy kanału wprost na wschód wzdłuż głównej linnii kolejowej. Na skutek tego uzyskujemy długość kanału Gliwice - Kraków - Rzeszów-Rudki-Zaleśce-(Żydaczów) okrągło 459 kilometrów.

Jest rzeczą oczywistą, że gotowe oddawna opracowane już plany szczegółowe, dotyczące regulacji i użeglowienia rzek, budowy kanału i zbiorników retencyjnych, muszą być wykorzystane. Przecież jeszcze przed wojną światową inżynierowie sporządzili plan budowy kanału Odra-Wisła-Dniestr. Także opracowali plany budowy zbiorników wodnych. Za naszych czasów też wiele nowych planów szczegółowych przemyślono i ujęto w gotowe wyniki. Ciągle tylko brakowało środków do realizacji. Nie zamierzam kusić się opracować nowe plany szczegółowe, bo to byłoby wyważaniem otwartych drzwi, lub stratą czasu. Ja daję środki i zamiar rychłego przeprowadzenia wielu ogromnych projektów. Tu jest jądro sprawy. O szczegółach też nie zapominam.*

Regulacja rzek jest znacznie tańsza, aniżeli budowa kanału. W każdym razie można przyjąć, że przynajmniej 6 razy tyle długości rzeki uregulować może jeden robotnik w tym samym czasie, co przy budowie kanału. A zatym punktem wyjścia obliczeń przy regulacji rzek będzie norma, że jeden więzień za rok ureguluje rzekę na długości 18 metrów, zaś 1000 więźniów w ciągu roku ureguluje przeciętnie 18 kilometrów.

Przechodząc do kolejności i organizacji prac tak postępujemy:

Masę czterdziestotysięczną rozdzielamy na dwie grupy. Pierwsza, jako siła główna licząca 30.000 będzie w pierwszym

*) Patrz na szkic organizacyjny.

roku rozmieszczona tak, że każdy 1000 zajmie 3 kilometry na linii Gliwice - Kraków, zaś reszta t. j. 10.000 pójdzie dalej na wschód poza Kraków.

Ta reszta będzie już rozmieszczona w odległości dwa razy większej t. j. 1000 na 6 kilometrów. Mamy więc w pierwszym roku obsadzoną przestrzeń 90 kilometrów i 60 kilometrow, razem 150 km. Dzięki temu w pierwszym roku trasa kanału Gliwice - Kraków będzie już w zasadzie gotowa do użytku publicznego, gdyż ona jest dwa razy gęściej zaludniona więźniami. W drugim roku pierwszą grupę przerzucimy w stronę Tarnowa i Rzeszowa w odległości normalnej t. j. co 6 kilometrów. Zajmą oni przestrzeń 180 kilometrów mniej więcej po Kosinę, będąca rodzinną wsią bohatera walk legionowych Lisa-Kuli. W drugim roku zatym nastąpi oddanie trasy przez grupę 10.000, o długości 60 kilometrów i przerzucenie tej grupy dalej na wschód w kierunku Przeworska i Rudek.

W trzecim roku będzie wykończona trasa Tarnów-Rzeszów-Przeworsk. Zarazem główna grupa (30.000) przejdzie na linię Rudki-Zaleśce, którą wykończy w ciągu czwartego roku. Grupa mniejsza (10.000) w czwartym, roku odda linię Przeworsk-Rudki, czyli, że w czwartym roku nastąpi zakończenie całego zadania.

Pozostają nam jeszcze do omówienia zespoły rzeczne. Długość przestrzeni rzek, poddanych regulacji i uspławnieniu, a mianowicie Skawy, Raby, Dunajca i Wisłoka wynosi 297 km. Te zespoły liczą 9500 więźniów. Z tej ostatniej ilości 3500 pracuje przy zbiornikach, wobec czego reszta w sumie 6000 pracuje przy rzekach. Rzeki na wymienionej długości 297 kilometrów całkowicie zostaną oddane do użytku publicznego za lat trzy, gdyż roczna wydajność pracy zespołu 6000 daje nam 108 kilometrów, czyli za trzy lata 324 kilometry. Wobec tego zaraz w czwartym roku nastąpiłoby przerzucenie grup rzecznych z dorzecza Wisły do Dniestru celem przystosowania do żeglugi na linii Seret-Stryj (249.39 km).

Grupa zbiornikowa „rożnowska" w ilości 3.000 już w drugim roku powinna być gotową do przejścia nad Dniestr i Opór, a następnie Prut dla wykonania właściwego zadania t. j. budowy zbiorników. Zakłady i wyzyskujące siłę wodną, stanowić będą obfite źródło taniej energii elektrycznej, służącej do holowania łodzi na podkarpackich drogach wodnych.

To jest czteroletni program minimalny, oparty na poglądzie,

iż kara winna mieć na celu tak naprawienie szkody, którą przestępca wyrządził porządkowi prawnemu społeczeństwa, jak i sprowadzenie moralnego odrodzenia złoczyńcy przy pomocy zdrowej myśli wychowawczej i praktycznej idei sprawiedliwości.

5. Środki przyspieszenia.

Zasady powyższe koordynacji i skupienia wysiłków, oraz rychłego wykończenia części składowych robót przemawiają zatym, ażeby użyć bezrobotnych. W ten sposób o wiele prędzej da się osiagnąć olbrzymie korzyści i wejść na drogę nietylko „rozładowania“ bezrobocia, ale wogóle niedopuszczenia do „naładowania“. Dowiedzieliśmy się z przemówienia Ministra Opieki Społecznej, że sto kilkadziesiąt tysięcy ludzi w roku 1936 przepracowało na robotach Funduszu Pracy, a wydatki na roboty publiczne na kończący się rok budżetowy wynosiły 35 milionów. Obecnie rząd znacznie powiększył wydatki na roboty publiczne, bo osiągają one 95 milionów. Ilość zatrudnionych z tych funduszów będzie powiększona w r. 1937/38.

Oprócz tego mamy 12.000 junaków do dyspozycji dla robót publicznych.

Z tej ogólnej ilości przeznaczamy tylko 100.000 bezrobotnych i 6.000 junaków do robót wodnych i melioracyjnych, a reszta niech kończy prace, przewidziane poprzednio już przez innych.

Powyżej obliczyliśmy, że wydajność pracy 10.000 robotników przy budowie kanału daje na rok 60 kilometrów — to okazuje się — że każde 10.000 bezrobotnych, skierowanych do budowy kanału śląsko-podkarpackiego, skraca czas pracy o jeden rok. Dodając zatym 20.000 z pośród bezrobotnych z Górnego Śląska, czy z innych okolic do budowy wymienionego kanału, okazuje się, że za lat dwa on może być całkowicie oddany do użytku publicznego.

Prace regulacyjne rzeczne wymagają rozrzucenia robotników na większe przestrzenie. Robotników dozorować nie potrzeba, a należy tylko każdemu dać stróża w jego własnej osobie tak, ażeby sam siebie pilnował przez zainteresowanie w wyniku pracy. Wtedy będzie zainteresowany każdy, gdy wynagrodzenie będzie wypłacane zależnie od wyników pracy. Trzeba ustanowić z góry normy, ażeby każdy wiedział, czego ma się trzymać.

Więźnia też trzeba pobudzić do wydajnej pracy. Więzień bywa zainteresowany w uzyskaniu wolności, dlatego dać mu możność wyrobienia się z więzienia w ten sposób, że przyjmuje się, jako regułę, iż okres pozbawienia wolności równa się połowie wydajności pracy robotnika, pracującego na wolności. Wyraźnie trzeba dać więźniom możność wcześniejszego opuszczenia więzienia w razie wykonania wyznaczonej pracy. A więc rok pozbawienia wolności równa się wykopaniu trzech metrów, kanału, o wymienionych rozmiarach lub uregulowaniu 12-18 metrów rzeki. Będzie to miara widoczna, uchwytna, łatwa do sprawdzenia, równomierna, niezależna od kaprysów czy nastrojów przełożonych. Ustanowienie objektywnego sprawdzenia zasług jest ogromnie ważne. Na skutek sprawiedliwej miary więzień sam będzie mógł siebie skontrolować i pobudzać do pracy twórczej i wyzwalającej. W ten sposób nastąpi przeoranie duszy więźnia i danie odszkodowania społeczeństwu za krzywdę wyrządzoną przestępstwem. Ale do czasu tego „wyrobienia się" z więzienia trzeba więźnia dozorować. Dozorowanie zaś łatwe jest w razie skupienia na małej przestrzeni. Przy budowie kanału skupienie da się osiągnąć, bo rodzaj pracy wymaga wielkich wysiłków na małej przestrzeni. Stąd też więźniów w zasadzie należy używać do budowy kanału.

Rzeki objęte planem budowy nie mają jednakowej wagi i znaczenia. Jedne są większe i ważniejsze, drugie mniejsze. Jedne wymagają głębokiej wody, dla innych wystarczy nurt płytszy. Wisła pomiędzy nimi stanowi oś główną. To powoduje potrzebę większych zabiegów i prac. Dlatego obliczenie wydajności pracy dla Wisły będzie inne, aniżeli dla jej mniejszych dopływów. Przyjmijmy dla Wisły wobec tego normę odmienną, podlegającą na tym, że 1.000 robotników ureguluje i przystosuje do żeglugi łożysko na długości nie 6-krotnie większej od kanału, lecz tylko połowę tego. Ponieważ 1.000 robotników, jak to poprzednio przyjęliśmy ureguluje za rok 36 kilometrów zwykłej rzeki, dlatego przyjmujemy, dla Wisły i drogi Bałtyk — Morze Czarne tylko 12 km. na przestrzeniach rzek, za miarę rocznej wydajności pracy zespołu 1.000 robotników. Z ogólnej ilości 100.000 bezrobotnych przeznaczyliśmy 20.000 dla przyspieszenia budowy kanału śląsko-podkarpackiego. Następnie 1000 przeznaczamy dla Stryja. Główną masę 65.000 skierujemy do prac na Wiśle i Sanie. Te dwie rzeki wymagają razem regulacji i usplawnienia na 1189 kilometrów. Skoro 1.000 robotników za 1 rok

ureguluje 12 km., to 65.000 za rok odda do użytku publicznego 780 km. W tym tempie pracy połowa drugiego roku wystarczy, ażeby wykończyć w zupełności prace na Wiśle na całej jej długości od Przemszy do Bałtyku i na Sanie od Zawichostu do Osławy za Sanokiem, gdyż w ciągu półrocza nastąpi wykonanie regulacji i usprawnienie 390 km. Razem zatym za 1 i 1/2 roku uzyskujemy 1170 km. Z tego okazuje się, że już w drugim roku mogą być gotowe wszystkie trzy kapitalne drogi wodne: Śląsk Bałtyk, Śląsk-Morze Czarne i Bałtyk-Morze Czarne. San tylko na przestrzeni od swego ujścia do Wiszni wymaga zrównaniu go co do większych wymogów, któreby odpowiadały żegludze dużej. Ta długość Sanu mierzy 180 km. Reszta Sanu w górę do Osławy na przestrzeni 100 km. będzie potraktowana inaczej od Wisły, bo tam w górę od ujścia Wiszni, San ma mniejsze znaczenie i mniej wody. W sumie powyższej 1189 km. mieści się cała długość Wisły 909 km. i Sanu 280 km., jako wymagających dużych prac. Wobec tego 100 km. Sanu potraktowane być mogą, jako dające się wykończyć szybciej. Pozostaje stąd oszczędność około 4000 robotników, którzy mogą być w tym czasie użyci do regulacji i uspławnienia Soły, a także do innych prac, jak przegrody rzeczne na Sanie, czy Stryju n. p. w Matkowie i Kropiwniku.

Grupa 20.000 bezrobotnych przeznaczona zostaje do robót melioracyjnych wzdłuż Wisły, Dniestru, Sanu i Wisłoka.

W trzecim roku pracy przeniesiemy zespoły kanałowe do Wielkopolski i Mazowsza i do innych ziem, przez które przebiegają drogi wodne: Koło-Łęczyca-Wisła, Oborniki-Noteć, Kock-Brześć, Dniestr-Prut, Oświęcim-Bogumin, Warta-Ner (Sieradz-Łódź) Wisznia-Bug-Styr (Sądowa Wisznia - Lwów - Berlin koło Brodów), Drohobycz - Rudki. Zespoły kanałowe wszystkie kolejne te prace wykończą za 2 lata, gdyż długość tych kanałów wynosi 470 km. a dwuletnia wydajność zespołów daje 482 km.

W trzecim i czwartym roku zespoły rzeczne uregulują i usprawnią Wartę, Prosnę, Nidę, Pilicę, Wieprz, Bug, Stryj, Prut. Łomnicę, Narew, Niemen, Styr. Długość tych rzek okrągło wynosi 2067 km. Przeznaczonych do tego bezrobotnych mamy 65.000, a więźniów 6.000 co razem daje wydajność pracy 68.000 robotników. Na tych rzekach przeważnie prace o mniejszych rozmiarach będą wykonane, aniżeli na Wiśle, na skutek tego trzeba przyjąć rychlejsze ukończenie pracy, aniżeli na Wiśle.

Przyjmujemy, co do rzek takich, że 1000 robotników ureguluje 24 km. na rok, a zatym za dwa lata cała praca będzie wykończona.

Dla zapewnienia rezerw i przyspieszenia tempa prac w myśl taktyki skupiania, dla celów wychowawczych i hygienicznych do robót ziemnych, do prac melioracyjnych, zabudowania dzikich potoków górskich i podgórskich, obwałowania rzek, budowy dróg dojazdowych należy użyć aresztantów administracyjnych i inne siły, jak szarwarek. Więźniowie wojskowi i osoby obowiązane do robót z racji nieodbywania służby wojskowej, powinni być użyci też do odpowiednich celów, mających na względzie interes obrony Państwa, jak budowa dróg wodnych, schronów i lotnisk.

Budowa dróg wodnych, zabezpieczenie kraju przed zalewami powodzi i klęskami posuchy, elektryfikacja, motoryzacja, wzmocnienie sił moralnych i gospodarczych narodu, to ważny czynnik nietylko w czasie pokoju, ale także w czasie największej próby dziejowej t. j. wojny. W razie przeznaczenia oprócz więźniów także 106.000 bezrobotnych da się osiągnąć wszystkie zamierzenia obydwu okresów robót w szerokim zakresie w przeciągu lat 4 tak, że na przestrzeni od niebotycznych Tater i modrej Odry po Dźwinę, od wyniosłej Czarnohory i granicznego Zbrucza po bezkresne wody Bałtyku, staną potężne zapory, o które rozbiją się i rozbryzgną w niwecz fale bezrobocia, powodzi, analfabetyzmu i zbrodni.

6. Główne środki wykonania.

Wedle mniemania przeciętnych naszych obywateli, różne ujemne objawy naszego życia społecznego, jak bezrobocie, przestępczość, klęski powodzi, czy zabagnienie ogromnych obszarów ziem naszych na wschodzie — dadzą się usunąć, tylko przy pomocy olbrzymich inwestycyj pieniężnych. Stąd to bierze się wołanie o udzielenie kredytów w jaknajwiększej wysokości. Jadą do Warszawy różne delegacje z wnioskiem o udzielenie n. p. 100 milionów kredytów na melioracje Polesia, na finansowanie budowy, czy prac drogowych. Skąd Rząd ma brać fundusze na zaspokojenie tych żądań, o to wnioskodawców przeważnie głowa nie boli. Tak samo ze względu na krytykę naszej polityki kryminalnej, wysuwane są różne projekty reorganizacji systemu

represji karnej, polegające przedewszystkim na obciążeniu dalszymi wydatkami budżetu, lecz źródeł pokrycia tych różnych projektów wnioskodawcy nie wskazują, pomimo to, że konstytucja wyraźnie nakłada obowiązek wskazania przy wydatkach z jakich źródeł one mają być pokrywane. Wydaje się tym wnioskodawcom, że zasoby społeczeństwa są niewyczerpane i że społeczeństwo powinno każde ich zachcianki zaspokoić. A tu społeczeństwo jest naprawdę biedne. Obrót pieniężny jest u nas ogromnie mały, a dochód społeczeństwa nędzny. Nie posiadamy przytym odpowiednich powiązań z głównymi ośrodkami międzynarodowego rynku penię̇żnego. Dlatego narzuca się żelazna konieczność oszczędnego wydawania pieniędzy. A jeżeli już musimy jakiś wydatek uskutecznić, należy zawsze zapytać się, czy nie możnaby tego samego zadania wykonać znacznie taniej?

Społeczeństwo, a mianowicie szerokie warstwy ludności, w stosunku do swojego nikłego dochodu są znacznie obciążone wydatkami na cele publiczne. Dlatego jest wskazane raczej pomyśleć nad ulżeniem płatnikom przeróżnych podatków i danin publicznych, aniżeli nad dalszym przeciążaniem.

Pieniądze w organizmie społecznym odgrywają rolę podobną do krwi w organizmie ludzkim. Jeżeli tej krwi jest mało, to mówimy o niedokrewności, na tle której łatwo rozwijają się przeróżne choroby. Pod różnymi pozorami upuszczamy wiele krwi serdecznej z organizmu naszego społeczeństwa i tak cierpiącego na brak zapasów w systemie krążenia krwi. Jak tu może żyć, rozwijać się i krzepnąć organizm narodu, skoro wypuszczają z niego krew? Bez krwi żyć nie można!

Żyjemy pod jakimś dziwnym urokiem pieniądza. Wydaje nam się, że bez pieniędzy nie można wykonać poważnych robót publicznych. Cofnijmy się myślą w odległą przeszłość na chwilę. Okazuje się w historji rozwoju ludzkości, że pieniądz, rozumiany jako miernik wartości i środek wymiany, stosunkowo późno się pojawił. Bohaterowie Homera jeszcze pieniędzy nie znali, a wartość cennych przedmiotów określali ilością sztuk bydła rogatego. Pomimo to do owej epoki ludzkość zrobiła ogromny krok naprzód. To dowodzi, że postępu dokonano bez pieniędzy. Pchnięcie ludzkości na nowe tory nastąpiło pod warunkiem, że znaleźli się tacy, którzy byli niezadowoleni z ówczesnego stanu, pobudzili do szukania lepszego sposobu gospodarowania, te lepsze sposoby życia wynaleziono i te nowe ulepszenia w czym wpro-

wadzono. Gdyby ludzkość była zadowoloną ze swojego stanu jaskiniowców, albo też, gdyby krytykujących każdoczesną gospodarkę unicestwiano, to ani o krok naprzód kultura i cywilizacja nie mogłaby postąpić. Do tej pory żylibyśmy na barłogach w jaskiniach, kniejach, jako dzicy ludzie. A zatym niezadowolenie z istniejącego stanu rzeczy stanowić może czynnik dodatni, gdyż pobudza do szukania lepszych dróg wyjścia. Napewno wtedy krytyka istniejącego stanu rzeczy jest pożyteczna, jeżeli jasno i dokładnie przedstawia nowy sposób gospodarowania, mający zastąpić dotychczasowe stosunki i jeżeli z wprowadzenia zmian w życie są widoczne i przeważające korzyści.

Przechodząc do czasów nam bliskich na każdym kroku stwierdzamy, że wiele młodzieży nie pieniądzmi, dostarczonymi przez ich rodziców, lecz pracą uzyskało wykształcenie i odpowiednie stanowisko i zdobyło sobie uznanie. Widzimy, że wiele wynalazków epokowych, dokonanych zostało wśród warunków, w których pieniądz nie odgrywał żadnej roli. Wiekopomne wynalazki, jak n. p. Prez. Mościckiego czerpanie azotu z powietrza (otrzymywanie kwasu azotowego z powietrza), potwierdza to zapatrywanie. Widziałem na Syberii przed kilkunastu laty w powiecie minusińskim u podnóża Sajan pomiędzy Jenisiejem, a Abakanem ciekawą wieś. Nazywała się ona Judina. Otóż ci obywatele Judiny dobrze się mieli. Każdy z nich miał - jeżeli nie po kilkaset - to przynajmniej po kilkadziesiąt sztuk bydła domowego, domy porządnie i dostatnio budowane, łaźnie lepsze niż u innych. Do pracy posługiwano się żniwiarkami, kosiarkami, młocarkami. Byli przedmiotem zazdrości całej okolicy. Na takim samym obszarze sąsiedni mieszkańcy Tabatu, Beji, stanicy kozackiej Monoku miewali się znacznie gorzej. Czemu to zawdzięczali obywatele Judiny swój dobrobyt? Tajemnicą ich powodzenia było wykonanie robót melioracyjnych. Melioracja na szeroką skalę została przeprowadzona bez pieniędzy własnym wysiłkiem i to stało się źródłem ich dobrobytu. O pieniądz tam było bardzo trudno, gdyż do najbliższej stacji kolejowej, a mianowicie na północ do Krasnojarska było około 900 kilometów, a na południe przez góry Sajany w kierunku Urianhaju wogóle nie można było nawet marzyć o dostaniu się do toru kolejowego, chyba dopiero w pobliżu Oceanu Spokojnego.

Jeżeli z mroźnej Syberii przejdziemy do gorącego Egiptu, to tam zobaczymy, że od szeregu lat pomiędzy Kairem, a Helua-

nem są poważne prace wykonywane również bez pieniędzy. Tam więźniowie wydzierają pustyni krok za krokiem coraz to nowe obszary gruntu w ten sposób, że usuwają kamienie, wyrównują teren, nawożą warstwy namułu z Nilu, wykopują z pod grubych warstw piasku pustynnego z głębokości kilku metrów urodzajne warstwy ziemi, które rozwożą i nimi pokrywają tereny i je nawadniają. Dzięki temu coraz to dalsze okolice są oddawane do użytku publicznego, jako zdatne do kultury.

My napewno mamy dosyć takich obszarów ziemi, na których trzeba kulturę bądź zaprowadzić, bądź podnieść wyżej.

Tylko jakoś brak tych ludzi, zdatnych do lepszego przeorania różnych połaci kraju i rozmaitych dziedzin gospodarki narodowej. Wszyscy wstrzymują się. Czekają na jakieś hasło, na plan walki o potęgę Państwa. Do tej pracy wezmą się chętnie, aby tylko powiedział im ktoś, co, gdzie i w jaki sposób trzeba robić.

Cóż ich to wstrzymuje od zabrania się do pracy? Dlaczego to setki tysięcy zarejestrowanych, a miliony nierejestrowanych bezrobotnych nie biorą się do budowy kanałów, do melioracji Polesia, do budowy dróg bitych, do zabezpieczenia kraju przed klęskami powodzi i posuchy?

Pracy przecież jest wiele, bardzo wiele!

Powiedźcie szczerze, wy bezrobotni i wy ich opiekunowie, czy chcecie naprawdę pracy? Może zamierzacie wziąć się do budowy drogi wodnej Bałtyk - Morze Czarne, a może inna droga wodna, a mianowicie Śląsk-Bałtyk przypadnie wam do gustu, a może weźmiecie się do regulacji rzek? Proszę dać jasną odpowiedź.

„Tak chcemy."

To dlaczego tak późno do tych prac się zgłaszacie? Przecież od dawna mówi się o tych i innych zadaniach, wymagających tyle nakładu pracy i tak wielkie rokujących nadzieje w razie ich wykonania. Było dosyć czasu zabrać się naprawdę do tych robót. Nie wierzę wam. Nieprawdę mówicie. Prawdą natomiast jest to, że chcecie pieniędzy, a nie pracy! Uważacie, że są jakieś osobne fundusze, przeznaczone na roboty i dlatego jesteście zdania, że dobrze byłoby, gdyby te pieniądze spłynęły do waszej kieszeni.

Ale jest jedno objaśnienie, a mianowicie: pieniędzy nie ma. To wyjaśnienie wystarczy do ostudzenie zapału waszego. Nikt

przecież nie chce robić za darmo. I ma rację.

Takie postawienie sprawy wystarczy, by odeprzeć jakiekolwiek zarzuty, że budowa projektowanych dróg wodnych, prac melioracyjnych i elektryfikacyjnych może wytworzyć konkurenję dla bezrobotnych.

Przeciwnie ogromnie dużo zyskają na tym bezrobotni nawet w tym wypadku, gdyby roboty wodne i melioracyjne w całości zostały wykonane przez samych więźniów. Okazuje się bowiem, że każda budowa pobudza i rozwija cały szereg przemysłów. Praktyka dowodzi, że jeden robotnik, zajęty przy budowie, daje zatrudnienie kilku różnym innym robotnikom, zajętym przy innych przemysłach. Ponieważ do robót wodnych i melioracyjnych przeznaczamy całą masę więźniów w ilości powiedzmy przynajmniej 56.000 - to gdyby przyjąć, że jeden więzień, wprawiony w ruch do celowo zorganizowanej pracy budowlanej spowoduje zatrudnienie dwóch innych robotników, to i tak na tym zyskają bezrobotni, z których ponad 100.000 znajdzie zatrudnienie dzięki wykonywania robót projektowanych. Tymczasem sprawa budowy dróg wodnych i melioracji postawiona jest jeczcze lepiej dla bezrobotnych, gdyż bezpośrednio znaczne ilości bezrobotnych mają być wzięte do tych robót. Mianowicie 106.000 bezrobotnych chcemy skierować do robót. Kierując się wynikami doświadczenia, ta masa wprawiona w ruch budowlany da zatrudnienie ponad 200.000 innym robotnikom w różnych dziedzinach przemysłu. Jeżeli się nadto uwzględni, że budowa mostów, portów, przystani, składowisk chłodni, rzeźni, zakładów pomocniczych jest przewidziana, a do tego trzeba fachowych sił, to jasnym i oczywistym dla każdego, że ze względu na interes szerokiej rzeszy bezrobotnych jest ze wszech miar wskazanym użycie więźniów do robót, gdyż przy minimalnym programie, polegającym na użyciu samych więźniów do robót wodnych i melioracyjnych, znajdzie zatrudnienie 100.000 bezrobotnych w różnych przedsiębiorstwach. Na wypadek przyjęcia średniego programu, znajdziemy zatrudnienie poza robotami wodnymi i melioracyjnymi dla 300.000 bezrobotnych.

Nie bez znaczenia jest również argument, że do tej pory bezużytecznie łoży się co roku przynajmniej 30 milionów złotych na więzienia i te pieniądze są kompletnie wyrzucone, nieproduktywne, a jasnym jest, że im więcej z danego gospodarstwa społecznego wydaje się nieproduktywnie pieniędzy, tym cięższe

są warunki znalezienia godziwego zarobku i utrzymania, tym trudniej zaspokoić wiele piekących potrzeb. Skoro zatym obrócimy całą masę środków i sił, dotąd marniejących w bezczynności, do takich robót, których nie możemy dla braku odpowiednich środków finansowych przeprowadzić, a te roboty zwiększają wartość majątku narodowego, ułatwiają życie i zarobkowanie jak najszerszym warstwom społeczeństwa, jak np. ochrona przed zalewami powodzi i melioracje gruntów, oraz elektryfikacja, to korzyści z użycia więźniów do pracy są tak widoczne i przeważające, że czym prędzej należy zabrać się do robót projektowanych.

Najważniejszym czynnikiem wszelkiej działalności produkcyjnej jest praca ludzka. Czy w rolnictwie, czy w przemyśle, czy też w innych dziedzinach pracy trzeba zawsze uwzględnić czynnik ludzki t, j. wysiłek człowieka i jego stosunek, do innych środków produkcji. Stosunek ten jest rozmaity. Przeważnie wynagrodzenie za pracę tworzy największą część kosztów produkcji. Jest wskazanym zastanowić się i określić, jaką część kosztów produkcji stanowi wynagrodzenie za pracę.

Przyjmujemy wedle zasad doświadczenia, że okrągło w wydatkach na budowę kanału, regulację rzek, melioracje, rubryka robót ziemnych wynosi 60% ogółu wydatków. Po tej pozycji następują koszty wykupu gruntów, zakupu materiałów i narzędzi, a w końcu wydatki administracyjne. O koszty robocizny martwić się nie potrzebujemy, bo więźniowie chętnie pójdą do pracy. Na tym oni zyskają tak pod względem hygienicznym (zdrowy ruch na słońcu i świeżym powietrzu), jakoteż moralnym. Społeczeństwo też na tym dobrze wyjdzie. Wydatki na budowę jednego kilometra kanału wymagają przeciętne 700.000 zł. Ponieważ mamy do dyspozycji więźniów, to ich praca przedstawia wartość w każdym kilometrze 60% z 700.000 zł., czyli kwotę 420.000 zł. Gdyby wszystkich więźniów użyć do budowy kanału, to za jeden rok dokonają oni wykopu kanału 180 km. długiego, przedstawiającego wartość 75 milionów 600 tysięcy złotych. Warto więc wprawić w ruch więźniów, skoro odrazu za jeden rok powiększamy wartość majątku narodowego o budowle, przedstawiające wartość 75.600.000 zł. Ilość 106.000 bezrobotnych przy budowie kanałów może wykopać co roku prace, przedstawiające wartość 257 milionów złotych.

Tak więc wyzwolenie i rozumne ujęcie energii więźniów, oraz odpowiednie zorganizowanie pracy części bezrobotnych sta-

nowić będzie lwią część (60%) ogólnych kosztów robót wodnych i melioracyjnych. Ta część przedstawia 332 milionów złotych. Lepiej pomyśleć nad zwiększaniem majątku narodowego, aniżeli nad jego podziałem i dlatego budowa dróg wodnych i elektryfikacja powinna być przeprowadzona rychło, oszczędnie i bez podważania zasobów finansowych społeczeństwa.

Zachodzi pytanie, czy dozór więźniów, zatrudnionych przy robotach ziemnych poza murami zakładów karnych, nie pociągnie za sobą takich wydatków, które przewyższą wysokość dochodów, uzyskać się mających z przeprowadzenia robót wodnych i melioracyjnych?

Przed rozstrzygnięciem tego pytania należy ustalić i zastanowić się nad pewnymi faktami, bo to ułatwi orientację.

Otóż praktyka wykazuje, że liczebna większość więźniów dobrowolnie zgłasza się do odbycia kary pozbawienia wolności. Druga część skazanych, dość znaczna, już potrzebuje zachęty we formie bezbronnego wartownika gminnego, który „przymusowo" doprowadza skazańca do więzienia. Trzecia grupa, najmniejsza, to osobnicy, których już uzbrojeni funkcjonarjusze policji doprowadzają do odbycia kar. Grupa druga i trzecia, razem biorąc, jest znacznie mniejszą od grupy pierwszej, dobrowolnie przybywającej do więzienia. Z tego wyciągnąć należy wniosek, że tylko ci, rzeczywiście doprowadzeni do więzienia, mogą być skłonni do ucieczki. Jednakowoż i ta grupa, która poprzednim zachowaniem się dała powód do podejrzewania ich o ucieczkę, może ulec poważnemu zmiejszeniu, jeżeli znowu zwrócimy uwagę na następujące momenty:

Więzień, tak, jak każdy człowiek, ceni wolność, chce oddychać pełną piersią; pragnie być na słońcu wśród pól, łąk, wód i lasów; dąży do uniknięcia życia w samotności, przesłoniętego ciasnymi murami więzienia, z poza których to murów nieraz w długie bezsenne noce słyszy płacz swego dziecka, pozbawionego jego opieki. Oprócz tego rysem charakterystycznym lwej części więźniów jest chęć pracy, zamiar uzyskania zatrudnienia. Dotychczasowe więzienie jest zaprzeczeniem tego wszystkiego, czego usilnie pragnie skazaniec: pozbawia wolności; zmusza do oddychania parą zgniłą i wilgotną, niszczącą zdrowie; zamyka w samotnym milczeniu, prowadzącym prościutko do obłędu; nakazuje psią pokorę, zamieniającą go w popychadło strażnika więziennego; rozleniwia i odzwyczaja od pracy tworczej. Życie zaś

wymaga inicjatywy, samodzielności i wytrwałości, czyli tego wszystkiego, co skazańcowi więzienie starannie odbierało. Dlatego to więzień po opuszczeniu murów więziennych obecnie nie może sobie dać rady w życiu, zwłaszcza, że inni więźniowie robią mu konkurencję na rynku pracy.

Postawienie sprawy na nowych torach, a mianowicie danie więźniowi tego wszystkiego prawie, czego on pragnie, to jest słońca, świeżego powietrza, pobytu w ruchu na łonie przepięknej przyrody i odłożenie na bok sadystycznego przykręcania i dręczenia stalową śrubą regulaminu więziennego pokonanych skazanych, usunie wiele bodźców i sprężyn, pchających więźnia do ucieczki. Życie jest ruchem. Więźniowie chcą być w ruchu. Dać im wiele słońca i powietrza, zwłaszcza że to nic, a nic nie kosztuje; pozwolić im wziąść łopatę i taczki do rąk, ażeby mogli pracą swoją wynagrodzić krzywdę i dusze swoją uszlachetnić, a przy tym swoją zasługą t. j. wykonaniem przeznaczonego zadania wydobyć się na wolność. Oto drogi nowej polityki kryminalnej.

Wydajność pracy więźnia tak jest obliczona, że każdy spokojnie w ciągu połowy czasu pozbawienia wolności wykona pracę. Zastanówmy się na chwilę, jaki skutek odniesie praca więźniów w powyższy sposób zorganizowania. Okazuje się, że ilość więźniów odrazu prawie o połowę się zmniejszy, gdyż zamiast 60.000 więźniów będziemy mieli 30.000 robotników, których głównie wydajność pracy i sposób jej wykonania będzie kontrolowany. Do 30.000 więźniów potrzeba znacznie mniej strażników, mniej pomieszczeń, mniej utrzymanie kosztuje i na skutek tego wydatki Skarbu Państwa ulegną poważnej obniżce. Jako nagrodę za wydajną pracę więźniów można im wypłacić, w razie ukończenia rychlejszego pracy naznaczonej, połowę zysku, jaki Skarb Państwa uzyska na skutek przedwczesnego zwolnienia t. j. wykonania pracy przez więźnia. Te okoliczności same dla siebie już wykazują opłacalność wprowadzenia nowych projektów.

Oprócz tych okoliczności, ostatnio wymienionych, trzeba wziąść pod rozwagę potrzebę budowy szeregu nowych pomieszczeń dla więźniów, którzy w ciągu całego roku w zasadzie mają pozostawać na miejscu pracy. Przybliżone koszty budynku na 1000 więźniów przedstawiają się wedle cen z czerwca 1936 w sposób następujący:

Przyjmujemy, że w zasadzie budynek będzie drewniany, a

konstrukcja murowana dotyczy tylko niskiego parteru. Długość budowli mierzyć będzie 190 metrów, szerokość 13 mtr. i wymaga:

a) dla niskiego parteru wraz z fundamentami i płytą żelbetonową, nakrywającą pierwszą kondygnację i stanowiąaą podstawę dla trzech wyższych kondygnacyj, obejmujących 2470 m^2 x 3.20, co daje 7904 m^3, licząc po cenie 21 zł. 60 gr. i równa się kwocie 170.726 zł.

b) dla wysokiego parteru pierwszego i drugiego piętra, oraz pokrycia dachu powyższej ilości 2470 m^2 x 9.15, co daje 22.600 m^3 za to płaci się powiedzmy po 19 zł., a to równa się kwocie 429.400 zł.

Naświetlając zasadami oszczędności i nowej polityki kryminalnej powyższe sumy, okrągło liczone na 170.000 zł. i 430.000 zł. dające łącznie 600.000 zł. widzimy, że one powstały z wydatków na:

1) fachową robociznę w kwocie zł.	51.000·—	i	150.000 zł.
2) pomocniczą robotę „ „	14.000·—	i	23.000 „
3) materiały różne „ „	104.500—	i	152.000 „
4) materiały drzewne w kwocie . . .			100.000 „
5) pokrycie dachu w kwocie . . .			6.000 „
6) nieprzewidzialne wydatki w kwocie .			12.000 zł.

Z powyższych rubryk odpadają wydatki na robociznę fachową i pomocniczą, bo więźniowie chętnie pracę wykonają. Tak samo odpada potrzeba wydatku na zakup materjałów drzewnych, bo nadleśnictwa państwowe dosyć pieniędzy wydają na sadzenie lasów i inne roboty leśne, a do tych robót mogą być użyci skazani administracyjnie, czy sądownie. Wzamian za to, że prace w lasach, czy państwowych czy prywatnych, będą wykonane przez skazańców, to odnośne zarządy lasów za to dostarczą drzewa. W ten sposób zaoszczędzamy razem kwotę 338.500 zł. na każdej budowli. Można też skredytować cenę materiału drzewnego, a dług może być zwrócony należytością za transport i spław drzewa, albo też niech lasy państwowe płacą wszystkie podatki i opłaty sądowe, jak lasy prywatne. Rzeczywiste zatym koszty budowy nowego budynku na 1000 więźniów bedą wynosić resztę t. j. 274.000 zł. Ponieważ zachodzi potrzeba budowy w pierwszym roku pomieszczeń na 50.000 więźniów wzdłuż trasy śląsko-podkarpackiej, to wszystkie te budynki pochłoną sumę 13.000.000 zł. Mamy zatym odrazu zwiększoną pojemność więzień o 50.000. W drugim roku zgodnie z porządkiem

prac trzeba zbudować pomieszczenia dla 30.000 więźniów. To kosztuje 8.200.000 zł. Razem zatym budynki nowe o pojemności na 80.000 więźniów będą kosztowały 21.200.000 zł. *) Oczywiście, że istniejace budynki wzdłuż głównej linii kolejowej Katowice-Kraków-Rzeszów, dotychczasowych, zakładów karnych będą w zupełności wykorzystane na magazyny, składy i warsztaty, czy pomieszczenia ludzi, i to pozwoli zaoszczędzić wydatki, dlatego stawiamy nowe budowle tylko na 80.000.

Do tej pory na remont, dalej czynsz najmu i inne wydatki na pomieszczenia łoży się przynajmniej rocznie 3.000.000 zł. Na skutek budowy pomieszczeń nowych, odpadnie potrzeba uskutecznienia tych corocznych wydatków. Oprócz tego zaraz w drugim roku przynajmniej połowa budynków t. j. na 25.000 ludzi będzie mogła być przeznaczona dla potrzeb handlu, przemysłu, rolnictwa, turystyki i sportów wzdłuż trasy kanału, który będzie zaraz oddany do publicznego użytku. Wpływy za używanie tych budynków pójdą, względnie mogą iść, na potrzeby Ministerstwa Sprawiedliwości. Suma tych wpływów napewno przekroczy corocznie 3 miliony złotych. Z tego okazuje się, że inwestycje na budynki będą miały ogromnie szybką amortyzację, skoro wydatek 21 milionów 200 tysięcy złotych już po dwóch latach corocznie przynosić będzie 6 milionów złotych.

Biurokracja miałaby doskonałą sposobność pogrzebać cały projekt zarzutem, że koszty przejazdu i diety strażników więziennych będą znaczne i dlatego lepiej pozostać przy dotychczasowym systemie więziennictwa. Zarzut powyższy łatwo odeprzeć można argumentem, że obecnie aresztowani i konwojenci jadą kolejami na podstawie biletów kredytowanych. Można zatym do robót przewieść odrazu za jednym biletem kredytowanym całe setki więźniów i strażników zbiorowo jednym pociągem towarowo-osobowym z dotychczasowego miejsca próżniactwa na nowe miejsce pracy. Nawet zaoszczędzi się pisaniny, bo zamiast jak dotąd pojedynczo odstawiać więźnia i każdemu wystawiać bilety kredytowane, nastąpi obecnie za jednym zachodem zmiana siedzibę więzienia. Diety personelu więziennego raz więc będą wypłacone. Skoro można przenieść nawet sędziów, którzy w konstytucji mają zagwarantowaną nieprzenoszalność, to przeniesienie zakładu kary (t. zn. personelu dozorującego i dozorowanego) nie powinno być trudne. Dotychczasowe budynki wię-

*) Patrz szkic organizacyjny, dający wiele możliwości.

zienne oddane zostaną w najem. Dochody z najmu pozwolą pokryć nietylko diety strażników, ale nawet wystarczą na polepszenie wiktu i zaopatrzenie w odzież tych więźniów, którzy będą pracować. Do niepracujących stosować zdrową zasadę: bez pracy niema kołaczy.

Jeżeliby zatym nie brać pod rozwagę ogromnej wartości nowych budowli wodnych, robót wodnych i melioracyjnych na rozszerzenie i ułatwienie produkcji, oraz wymiany, na powiększenie obrotów, na wzrost wartości gruntów i dochodu społecznego, a tylko kierować się wynikami kasowymi i wychowawczymi na niwie więziennictwa, to na pytanie, czy opłaci się więźniów zatrudniać przy projektowanych robotach, można dać tylko jedną odpowiedź: „Tak, dla wszystkich się opłaci!"

Znajdą się jednak grupy osób, które przeciwstawią się projektowanym zmianiom. Grupy te, a właściwie grupy zwoleników bezmyślnej tradycji i złych nałogów myślowych, można zwyczajem stosowanym przy pracy niniejszej rozdzielić, na dwie kategorie.

Pierwsza to przeciwnicy poczciwi, a zarazem krótkowzroczni. Poczciwi dlatego, że w dobrej wierze przypuszczają, iż dotychczasowy system więziennictwa nie jest taki zły i jakkolwiek przestępczość się wzmaga, to nie można systemu zastąpić czymś lepszym, zwłaszcza, że dobre i wypróbowane wzory pozostały jeszcze po nieboszcze c. i k. Austrii, czy carskich rządach. Tych konserwatystów da się nawrócić, jeżeli się ich potrafi przekonać o szkodliwości dotychczasowego systemu. Do nich się zwracam z apelem, by zastanowili się nad dotychczasowymi wynikami, panującego systemu penitencjarnego, wynikiem którego jest powszechnie urobiona opinia, że więzienia stały się „akademią zbrodni". Tych przeciwników wkrótce zaliczyć wypadnie do grona przyjaciół i zwolenników nowych idei i zasad.

Druga kategoria, to przeciwnicy mądrzy, bo pilnujący swego własnego interesu. Interes ich na tym właśnie polega, ażebyśmy tkwili w błędach dotychczasowych i przez to ułatwili im krecią ich robotę, mającą na celu naszą słabość i nieporadność. Jeżeli będziemy słabi, bezwładni, to bez większej trudności będzie można wykroić z naszego żywego organizmu Wilno, Pomorze, Ziemie południowo-wschodnie, bądź też zaprowadzić, względnie doczekać się przewrotu i wojny domowej. Tych przeciwników należy nazwać ich właściwym mianem: To są przedstawiciele obcych agentur! Im zależy na tym, żebyśmy kierowali się nie-

własnym naszym interesem i nie swoimi myślami, lecz ażebyśmy szli torami myślowymi przez nich pozostawionymi, względnie wskazanymi. Dla tych przeciwników pozostaje tylko jeden przekonywujący argument: A jest nim mocne uderzenie pałką po głowie.

7. Finansowanie planu. (Środki finansowe.)

W poprzednim ustępie „Główne środki wykonania" obliczyliśmy, że wzamian za dobre uczynki z naszej strony, polegające na pozwoleniu więźniom wziąść się do uczciwej pracy uzyskujemy odwzajemnienie we formie 60% kosztów budowy dróg wodnych.*) Oprócz rubryki wydatków na roboty ziemne są inne pozycje. Następną rubryką jest koszt wykupna gruntów. Ta rubryka wynosi przeciętnie 16% ogólnych kosztów, czyli 120.000 zł na każdy kilometr. Dalej idą wydatki na zakup materiałów i budowę objektów w wysokości 15.3%, na koszty zarządu 4%, na narzędzia 2.7% i na nieprzewidziane wydatki 2%. Te różne pozycje trzeba pokryć gotówką. Punktem wyjścia obliczeń jest brak osobnych funduszów na budowę kanałów i na regulację rzek powyżej wymienionych. Pieniądze jednak są potrzebne. Ostatecznie możnaby częściowo zmniejszyć rubrykę wydatków na zakup materiałów, bo niektóre przedsiębiorstwa, mające kamieniołomy, mają też i lasy. Otóż możnaby u nich bądź w kamieniołomach, bądź w lasach „odpracować" cenę kamienia, czy drzewa i faszyny, ale już z zakupem cementu, żelaza, wykupem gruntów i kosztami zarządu sprawa musi być załatwiona gotówką.

Ile nam potrzeba pieniędzy do wykonania reszty zadania? Reszta co do kanałów na każdy kilometr wynosi 280.000 zł. Z tego powodu, że regulacja i przygotowanie rzek do żeglugi wypada przeciętnie 6 do 7 razy taniej od budowy kanału, a przy tym rzeki nie na całej długości będą przystosowane pod kątem widzenia potrzeb żeglugi, dlatego przyjmujemy, że koszty regulacji i usprawnienia są 7 tańsze od budowy kanału. Skoro do ukończenia budowy kanału potrzeba nam 280.000 zł. na kilometr, to dla rzek potrzeba 40.000 zł, przyjąwszy, że roboty ziemne przeprowadzimy „głównymi środkami wykonania".

Ponieważ długość kanału Gliwice-Kraków-Rzeszów-Rudki-Zaleśce wynosi 459 kilometrów, to zachodzi potrzeba posiadania gotówki na każdy kilometr 280.000 zł, czyli 132 milionów 380 tysięcy na całą trasę. Do tej sumy dochodzą wydatki na

*) Patrz szkic organizacyjny.

regulację i użeglowienie rzek: Skawy, Raby, Dunajca, Wisłoka, Sanu, Stryja, Oporu, Dniestru na ogólnej długości 1130 kilomettrów, a to kosztuje 45 milionów 200 tysięcy złotych. Wkłady na przystosowanie Wisły do żeglugi od granicy wolnego miasta Gdańska do Sanu na długości 637.6 km. dają 25.480.000 zł. Odcinek Wisły na przestrzeni ujście Sanu-Kraków przy długości 203 km. wymaga gotówki 6.120.000 zł. Razem zatym budowa trzech kapitalnych arterii wodnych Gliwice-Kraków-Rzeszów-Rudki-Zaleszczyki, Górny Śląsk-Warszawa-Gdańsk i Gdańsk-Warszawa-Jarosław-Rudki-Prut wraz z regulacją i uspławnieniem głównych karpackich dopływów pociąga wydatek pieniężny w sumie 205.180.000 zł.

Przejdźmy teraz do innych robót, należących do planu. Sprawa budowy zbiorników w zasadzie została już rozstrzygniętą na skutek przeznaczenia 3000 więźniów do zapór wodnych na Dunajcu, co pozwala te pieniądze, któreby wydano na robociznę na Dunajcu, przeznaczyć na zakup materiałów, wykup gruntów i robociznę fachową do zapór wodnych na Dniestrze i jego dopływach. To źródło pieniężne nie wystarczy na pokrycie kosztów budowy wszystkich zamierzonych zbiorników retencyjnych na rzekach karpackich. Trzeba rozejrzeć się za innym źródłem pokrycia. Na to potrzeba przybliżonej kwoty 20 milionów zł.

Z kolei rzeczy zastanowić się wypada nad tym, skąd wziąść pieniądze w ilości 205.180.000 zł. i 20.000.000 złotych powyżej wymienione. Kwoty ostatnie podwyższyć wypada do okrągłej sumy 300.000.000 zł, ażeby uwzględnić także potrzeby rozwoju elektryfikacji i posiadania pewnej gotówki zapasowej.*)

Czteroletni rządowy plan inwestycyjny przewiduje wkład w rejon sandomierski w sumie 3 miliardów zł. Możnaby stąd wypożyczyć na okres dwuletni 1/10 część, gdyż to — jak poniżej zobaczymy – się opłaci. Pożyczka ta 300 milionowa już od trzeciego roku byłaby zwrócona w kwotach, znacznie przekraczających coroczne wpływy 300 milionów złotych.

Pozostaje do omówienia sprawa melioracji wzdłuż kanału śląsko-podkarpackiego i dróg wodnych pierwszego okresu. Zanim przejdziemy do istotnej roli melioracji w projektach niniejszych, wypada omówić w przybliżeniu rolę i znaczenie melioracji wogóle.

Jak wiadomo pomiędzy środkami podniesienia gospodarstw rolnych, ważne miejsce zajmuje podwyższenie i utrwalenie do-

*) Np. dla budowy kanału Kraków - ujście Sanu i Jarosław-Łęg.

chodu gruntowego przez osuszenie ziemi, a następnie przez regulację wód płynących i ochronę brzegów, a wreszcie przez nawodnianie. Ogólnie znaną jest rzeczą, że tego rodzaju pracom zawdzięcza rolnictwo w zachodnich i innych krajach Europy bardzo znaczne zwiększenie plonów i zabezpieczenie przed niepomyślnym wpływem zbyt suchych, lub mokrych lat na wytwórczość rolniczą. Italia głównie dzięki inwestycjom melioracyjnym pobudziła ziemię do wyżywienia podwójnej ilości bydła, do wzmożenia produkcji zboża o 40%, łąk o 152%, jarzyn o 200%. Ludność tam się pomnożyła, a jednak gospodarstwa i ich wydajność się powiększyły. W lecie 1932 Niemcy ogłosili światu, że powetowali sobie z nawiązką stratę wojenną szeregu żyznych prowincji, a powetowanie to nastąpiło dzięki szeroko przeprowadzonej melioracji terenów.

Wydajność naszych gruntów, pastwisk i łąk jest nieznaczna. Całe połacie kraju w dziesiątkach tysięcy kilometrów kwadratowych leżą odłogiem, a inne mają bardzo małą wydajność ziemi, gdyż trzeba odwodnienia i podwyższenia tym sposobem ciepłoty gleby. Podwyższenie ciepłoty ziemi pobudza i przyspiesza rozwój roślinności. Inna znowu część ziem domaga się zasilania wodą pól, łąk i stawów rybnych. Dzięki melioracjom i kulturze rolnej można szybko zdobyć olbrzymie nowe obszary wewnątrz naszego Państwa. Tu lokować kapitały, nie wywozić ich na eksperymenty kolonialne, bo inaczej sami staniemy się cudzą kolonią!

Prace melioracyjne przy rozwoju oświaty pozwolą podwyższyć wydajność i wartość gruntów, zwiększyć konsumcję wyrobów przemysłowych i podnieść stopę życiową ogółu ludności. To ożywi obroty i rozwinie przemysł i da ujście dla przyrostu ludności wiejskiej.

Strategia pozostawiania terenów w stanie pierwotnym, mało cywilizowanym dawno zbankrutowała. O losach wojny i spokoju decyduje materiał ludzki odpowiednio w czasach pokojowych wychowany i zaopatrzony. Wstępnym warunkiem do prac nad wychowaniem i kształceniem ludności jest przede wszystkiem zaspokojenie tak elementarnej potrzeby, jaką jest głód. Nie potrzeba propagandy sportów, nie potrzeba wydatków na zachęcanie do oświaty, bo ogół ludności doskonale rozumie korzyści wychowania fizycznego i chętnie garnie się do oświaty. Ponieważ znaczna część biedoty wiejskiej w wielu okolicach

przymiera głodem, a nie mając możności zaspokojenia w należytym stopniu tego pierwszego i najsilniejszego czynnika — jest stracona dla kultury. Właśnie bądź z powodu powodzi, bądź posuchy, bądź zabagnienia obszaru, bądź w braku dostatecznej oświaty, albo też drożyzny nawozów sztucznych, wywołanej zbyt kosztowną obsługą kolei, szerokie watstwy ludności nie wydobywają z gleby produktów w odpowiedniej ilości, mogącej zaspokoić uczucie głodu.

Podstawowym warunkiem działalności gospodarczej Państwa jest wypełnienie nakazu, głodnych nakarmić nie słowem, lecz chlebem i nagich przyodziać nie frazesem i chorągiewką patriotyczną, lecz odzieniem z Łodzi, Bielska, Białegostoka i Rakszawy. Ten nakaz nakarmienia i przyodziewku rozumieć należy nie, jako „darmochę", nie jako demoralizujące i poniżające bezrobotnych zasiłki za nieróbstwo i pasożytowanie na koszt ogółu, lecz jako umożliwienie zdobycia własną pracą i własnym wysiłkiem, odpowiednich środków do zaspokojenia potrzeb tym wszystkim, którzy chcą pracy. Wielu przymierających głodem jest poza okręgiem Sandomierszczyzny, ale w odrębie obszaru, w którym jeszcze z mocy rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej z 22/3 1928[1]) wytwórczość przedsiębiorstw względnie ich działalność uznaną została za pożądaną w interesie obrony Państwa. Ten obszar na południe sięga do linii Nowy Sącz — Krosno — Chyrów, a na wschód po Przemyśl — Lubaczów — Wieprz.

Wypada wobec tego zastosować pewne rozłożenie i rozdzielenie funduszów poza Sandomierszczyznę, zwłaszcza, że decentralizacja przemysłu jest ważna w interesie obrony Państwa.

Suma 300 milionów złotych uszczknięta z kredytów na okręg Sandomierski wpływami obejmie o wiele większe obszary od okolic Sandomierza i wszechstronniej rozwinie przedsiębiorstwa ważne dla interesu obrony Państwa. Godnym podkreślenia jest fakt, że ulokowanie tych uszczkniętych sum na budowę kanału śląsko-podkarpackiego i wiążących się z nim rzek karpackich będzie nie wkładem, którego zwrotu nikt nie przewiduje, lecz pożyczką, której rychły i stokrotny zwrot nie ulega najmniejszej wątpliwości!

Tak więc jest wytarczające źródło pokrycia, projektowanych robót wodnych i elektryfikacyjnych.

Zasada gospodarności w praktyce stosowana wykazuje cały

[1]) Dziennik ustaw poz. 329/1928 i poz. 118/1933.

szereg innych źrórdeł pokrycia robót zaprojektowanych.

Jako jedno z głównych i zupełnie wystarczających źródeł pokrycia, to melioracje, stosowane w myśl zasad koncentracji i oszczędności. Roboty melioracyjne na Podkarpaciu i Górnym Śląsku wzdłuż trasy projektowanych dróg wodnych mają nietylko, jako takie doniosłe znaczenie. Oprócz tego w danych okolicach na skutek powiązania ich z logiczną myślą przewodnią budowy dróg wodnych i prac elektryfikacyjnych, dadzą one całkowite źródło pokrycia reszty kosztów budowy dróg wodnych.

Tu leży samo sedno rzeczy.

Wiadomo, że bagna są nie tylko na Polesiu. Są one przecież pomiędzy Rzeszowem, a Jarosławiem, nad Strwiążem i Dniestrem, nad Dunajcem i Sanem, a także nad Stryjem. Wydrenonowanie gruntów w tych okolicach nietylko zwiększy wydajność gleby, ale też zmniejszy falę powodziową, bo woda deszczowa lepiej wsiąka w grunty drenowane, aniżeli pozostawione w stanie naturalnym. Okazuje się, że stoki brzegu karpackiego, oraz karpackich dopływów Wisły, Dniestru i Prutu są pokryte znakomitą glebą (loess), na której zwiększyć można obszary uprawy buraków cukrowych i pszenicy. To powiększenie winno nastąpić przede wszystkiem na gruntach drobnych gospodarstw i do tego trzeba skłonić cukrownie w Chybiu, Przeworsku, Chodorowie i Horodence, ażeby odbierały większe ilości buraków cukrowych właśnie od drobnych gospodarzy wiejskich, a mianowicie od tych głównie, którzy będą korzystać z kredytu melioracyjnego wzdłuż trasy dróg wodnych. W ten sposób przyczynimy się do ożywienia nie tylko gospodarstw wiejskich lecz też do poprawy bilansu płatniczego naszego kraju, który z powodu sprawozdania do tej pory pszenicy, wysyła za granicę dosyć pieniędzy. Otóż te pieniądze lepiej pozostawić w kraju, bo to równocześnie poprawi zdolność zwrotu pożyczek melioracyjnych. Drobni gospodarze podkarpaccy mimo trudnych warunków życiowych płacą punktualnie podatki i wywiązują się ze swoich zobowiązań płatniczych, czego nie można powiedzieć o obszarach do tej pory zasilanych obficie funduszami Ministerstwa Rolnictwa i Państwowego Banku Rolnego, które to instytucje są zmuszone umarzać poprzednio udzielone pożyczki melioracyjne w okręg centralny (wojew. łódzkie, warszawskie), a także na ziemie wschodnie.

Fundusze na polepszenie stosunków agrarnych płyną z dwuch źródeł: z budżetu Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rol-

nych oraz Państwowego Banku Rolnego.

Za okres 10 lat od roku 1926 do 1936 rzeczywiste wydatki Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych wynoszą 710 milionów złotych. Kredyty Państwowego Banku Rolnego dają sumę 1 miliard 621 milionów. Razem to daje wkład na poprawę ustroju rolnego w poważnej sumie dwa miliardy 331 milionów zł. Można przyjąć, że przeciętnie każdego roku z powyższych źródeł włożono 333.100.000 złotych. Skutki tych wkładów nie są zbyt widoczne w tym sensie, żeby zwracano pożyczki lub wkłady. Może przyczyną tego jest fakt lokowania w miejsca nieodpowiednie.

Wkłady wedle swej istoty winny być czynione celem uzyskania amortyzacji, a jeżeli ta amortyzacja szybko następuje, to mówimy, że korzystnie wkłady były ulokowane. Umieszczenie funduszów z wymienionych dwu źródeł na wymienione obszary ziem południowych będzie niezwykle korzystną lokatą kapitałów, gdyż wkłady rychło zostaną zwrócone. To przemawia za słusznością przydziału kredytów na wymienione prace melioracyjne wzdłuż dróg wodnych na ziemiach południowych. Oprócz tego w imię równomiernego traktowania ziem południowych z innymi (w roku 1926 Państw. Bank Rolny przydzielił z kredytu dyspozycyjnego tylko 2.2% dla czterech województw południowych) wypada przeznaczyć powiedzmy tylko przez okres dwu lat odpowiednie fundusze na melioracje z powyższych dwuch źródeł. To przyniesie korzyść nietylko rolnictwu i przemysłowi Górnego Śląska i ziem południowych, ale także wywrze dobroczynny wpływ na szereg ziem wzdłuż środkowej i dolnej Wisły, oraz na dorzecza Bugu, Narwi, Prypeci i Niemna, oraz Warty, bo na tamtych obszarach często brak tak pospolitego, a tak potrzebnego składnika budowy dróg bitych, grobli i tam, jakim jest kamień i glina na Podkarpaciu. Otóż drogami wodnymi spłynie kamień, żwir, gips, ruda z Podkarpacia do wielkiej doliny Polski i na ziemie wschodnie. Do tej właśnie pory te materiały trzeba było sprowadzać znacznym kosztem liniami kolejowymi, które - jak wiemy - z powodu wysokiej taryfy nie nadają się do tego rodzaju przewozu. Jeżelibyśmy obecnie przystąpili do melioracji na ziemiach wschodnich, to melioracje będą nas kosztowały znacznie drożej i wykonamy znacznie mniej robót, nie ożywimy życia gospodarczego, a w końcu zmarnujemy tylko wkłady, skoro one tam nie rokują nadziei rychłej amortyzacji. Przy wszel-

kich wkładach rozchodzi się o szybki obrót. Linia Górny Śląsk-Morze Czarne najszybciej i najwydatniej przynosić będzie wpływy tak z zagranicy za przewozy, z turystyki, z wywozu węgla, jako też z kraju z ożywienia istniejących ośrodków przemysłowych, a zarazem pozwoli porozwozić szeroko po całym kraju węgiel, ropę naftową, sole potasowe, nawozy sztuczne, kamienie żelazo i rudy. Za te same więc pieniądze inne połacie kraju po zbudowaniu dróg wodnych na Podkarpaciu zbudują u siebie znacznie więcej dróg bitych, przeprowadzą szerzej melioracje i głębiej oraz wszechstronnej rozwiną urządzenia cywilizacyjne i kulturalne, jak wodociągi. kanalizacje, rzeźnie, szpitale, dzięki systemowi dróg śląsko-podkarpackich.

Przypatrzmy się bliżej kalkulacji wkładów melioracyjnych. Okazuje się, że wedle praktyki Ministerstwa Rolnictwa i Państwowego Banku Rolnego koszt melioracji jednego hektara wynosi około 500 zł. Dla zachęcenia lokowania kredytów melioracyjnych wzdłuż trasy kanału i rzek na ziemiach południowych obniżamy wysokość kredytów melioracyjnych do kwoty 400 zł. od jednego hektara.

W jednym kilometrze kwadratowym mamy 100 hektarów. Na obszar jednego kilometra kwadratowego wobec tego przypada kredytu 40.000 złotych. Przeciętna szerokość pasa ziemi wzdłuż kanału śląsko-podkarpackiego dla celów milicracyjnych wynosi 15 kilometrów w bok od kanału w jedną i drugą stronę, czyli, że przeciętna szerokość pasa ziemi wzdłuż kanału wynosi 30 km. W takim razie każdy bieżący kilometr kanału równa się powierzchni milioracyjnej 3000 hektarów. To przynosi kredytu 1,800.000 zł. Długość kanału Gliwice – Kraków – Rzeszów – Rudki – Zaleśce wynosi 459 km., czyli wymaga kredytu melioracyjnego w sumie 554.900.000 zł. Oprócz tego pasa meliorujemy jeszcze obszary: nad Dniestrem do Zaleszczyk, nad Sanem, Wisłokiem i Dunajcem, a to skromnie licząc, że każdy kilometr rzeki równa się kredytowi melioracyjnemu 160.000 złotych, gdyż wzdłuż powołanych rzek przeciętnie meliorujemy obszar gruntu szeroki na 4 kilometry, i przy długości odcinków tych rzek, powiedzmy tylko 700 kilometrów razy 160.000 — otrzymujemy kwotę kredytu melioracyjnego 112,000.000 zł. — Razem zatym na powołane melioracje potrzeba jednorazowego wkładu okrągło 667 milionów złotych.

Z ostatniej sumy przeznaczymy 40% na zakup materiałów

wykupno gruntów, sprowadzenie nawozów sztucznych, nasion szlachetnych i ulepszonych narzędzi w myśl wyłuszczonych powyżej stosunkowych kosztów robót. Owe 40% mają być pokryte gotówką, wynoszą 266 milionów 800 tysięcy złotych i pójdą na melioracje. Obliczyliśmy, że za dobre serce z naszej strony dla więźniów i za wpajanie zdrowych zasad wychowawczych uzyskujemy od więźniów 60% kosztów robót melioracyjnych. Tych 60% równa się 400.200.000 zł. Sumę ostatnią przeznaczamy na brakującą resztę kosztów budowy dróg wodnych i prac elektryfikacyjnych pierwszego okresu gdyż łączny kredyt melioracyjny daje 667 milj. zł.

Z tego się okazuje, że mamy nawet nadwyżkę wynoszącą 100 milionów złotych ponad preliminowane na 300 milionów rzeczywiste koszty budowy trzech olbrzymich dróg wodnych o światowym znaczeniu. Będą więc w całości wykonane tak prace melioracyjne, jak i drogi wodne, oraz elektryfikacja. Kwota 100 milionów posłuży bądź do budowy statków na drogach wodnych, bądź do budowy autostrady Niemcy - Rumunia wzdłuż trasy śląsko - podkarpackiej. Rozszerzając pasy melioracyjne uzyskujemy dalsze fundusze. To będzie rezerwa dalsza.

Pieniędzy na pokrycie wymienionych robót wodnych mamy zatym poddostatkiem. Jeżeliby na chwilę przyjąć, że nie chcemy naruszać funduszów z powyższych źródeł, to wypadłoby rozejrzeć się za innymi środkami pokrycia. Tych innych źródeł naprawdę jest tyle, że wyliczanie ich mogłoby nużyć czytelników. Wystarczy, gdy dodamy, że Zakłady Ubezpieczeń Społecznych i Fundusze Emerytalne znajdą doskonałą lokatę kapitałów w pożyczkach melioracyjnych, specjalnie wzdłuż trasy kanału śląsko - podkarpackiego i karpackich dopływów, bo hipoteka tam jest uregulowana, a ponieważ wartość gruntów wzdłuż trasy szybko wzrośnie przynajmniej o 200% i kredyt melioracyjny zostanie zwrócony z odsetkami w ciągu czterech do siedmiu lat, począwszy od trzeciego roku po udzieleniu kredytu, to lokata tam kapitałów jest pożądana, rentowna i pewna. Oprócz tego z uwagi na to, że powstanie wielu nowych przedsiębiorstw i zakładów przemysłowych na skutek budowy dróg wodnych, a istniejące przedsiębiorstwa wydatnie powiększą swoje obroty, na skutek czego Ubezpieczalnie, jakoteż Fundusz Pracy otrzymają dodatkowe wpływy coroczne przynajmniej w wysokości po 30 milionów zł., a dalej wydatki na zasiłki dla bezrobotnych ulegną poważnej obniżce na skutek wchłonięcia bezrobocia, to wypada przyczy-

nić się skierowaniem funduszów na Ziemie Południowe do robót, o których mowa. Skoro będzie dodatkowy dochód każdego roku przynajmniej 30 milionów zł. dla Zakładów Ubezpieczeń Społecznych, a prócz tego pożyczki melioracyjne będą w całości zwrócone wraz z procentami, to suma kredytów potrzebnych w wysokości 667 milionów rokuje bardzo zyskowną i pewną amortyzację. Korzyści coroczne z tych wkładów przekroczą $1^1/_2$ miliarda zł. One następnie pozwolą szerzej rozbudować Kresy.

Takie lokaty kapitałów uchodzą w oczach finansistów za nader intratne. Tak samo instytucje kredytowe, a w szczególności P.K.O., Bank Gospodarstwa Krajowego i Banki prywatne powinny w swoim własnym dobrze zrozumianym interesie lokować fundusze, dające naprawdę pupilarne bezpieczeństwo w powołanych pożyczkach melioracyjnych, czy też na zakup taboru rzecznego i budowę portów.

Zyskają na tym wszyscy tak Podkarpacie, jak Górny Śląsk, jakoteż Ziemie Środkowe wzdłuż Wisły i Pomorze, a dalej Poznańskie i Kresy Wschodnie, bo pieniądz włożony w Podkarpacie tam się zazębia i porusza wszystkie ogniwa mechanizmu całego gospodarstwa narodowego. Dostarczą też Ziemie Południowe dla pozostałych Ziem taniego kamienia, cementu, węgla, elektryczności i gazów ziemnych do rozbudowy gospodarki.

Wtedy, to znaczy, z chwilą budowy systemu dróg wodnych Ziemie Środkowe i Wschodnie rozpoczną naprawdę skuteczną walkę „z kocimi łbami", letniska i uzdrowiska na Podkarpaciu zaprowadzą bruki, baseny, światło i dzwonki elektryczne, łazienki, bieżącą wodę ciepłą i zimną oraz inne urządzenia cywilizacyjne, które będą najlepszą propagandą, ściągającą napływ licznych turystów z zagranicy. Tak samo Poznań, czy Bydgoszcz nie będą potrzebowały sprowadzać kostki granitowej ze Szwecji, bo kamień budowlany, czy z nad Nidy, lub rzek karpackich będzie mógł być użyty do najrozmaitszych budowli. Wiadomo, że na terenie obecnych 4 województw południowych mamy wiele kamieniołomów, których n. p. w roku 1910 było 1198. Piaskowca wapniowego podolskiego, znajdującego się w Polanie i Demni koło Mikołajowa, tudzież z Krościenka koło Przemyślan, użyto przy budowie kościoła Bernardyńskiego i Wołoskiej cerkwi, a w nowszych czasach gmachów Politechniki i Sejmu Krajowego we Lwowie. Z tego materiału, znajdującego się w okolicy Paryża zbudowano wiele pałaców, między innymi Louvre i Tuillerie.

Z piaskowca jamneńskiego, tak pospolitego w Karpatach, zbudowano wspaniałe wiadukty kolejowe, przekraczające malowniczą dolinę Prutu, a największy z tych mostów kolejowych w Jaremczu, mający jeden łuk o rozpiętości 65 m i 28 m. wysokości, był do czasu budowy wiaduktu od Salcano pod Gorycją, największym na świecie sklepionym mostem kolejowym. Zamiast więc dawać Szwedom nasz węgiel i pieniądze za ich kamień, lepiej węgiel i pieniądze pozostawić w kraju, za nasze kamienie.

Wszystko musi się odbywać w pewnej logicznej kolejności. Wypadki z roku 1920 wyraźnie zaznaczyły, że grożący nam zagładą bytu Państwa cios, idący od Bramy Smoleńskiej, został dzięki genialnemu manewrowi J. Piłsudskiego nietylko odparty, ale nawet zgniecione zostały wraże armie czerwone z nad Wieprza, a więc z ziem wyżej położonych i dzieło to dokonane zostało prawie wyłącznie siłami, dostarczonymi przez ziemie, leżące w obrębie linii Hel — Zaleszczyki — Cieszyn — Poznań — Karwia. Na Podhalu i Podkarpaciu powstały Pierwsza i Druga Brygada. Górny Śląsk i Poznańskie krwawiły się w powstaniach 1918-1921. Odnośnie Górnego Śląska też w związku z wygasającą konwencją genewską, spadają na nas szczególnie ważne zadania. W formacjach litewsko-białoruskich, które zajęły Wileńszczyznę, jakże wielu było dobrych synów Warszawy.

Z tych różnych powodów należy na czele hierarchii potrzeb i zadań postawić ziemie, leżące na zachód od linii Hel — Zaleszczyki i wysiłki kierować na pewny grunt rentowności, bo jeżeli tu nad Wisłą, Wartą i Dniestrem będziemy silni gospodarczo, to wtedy też inwestycje na ziemiach wschodnich i północno-wschodnich będą rentowne. Zarazem zdobędziemy siłę rozpędową do zwalczenia przygniatającego i zagładu grożącego nam kryzysu. Nie ma innej drogi wyjścia.

ROZDZIAŁ CZWARTY.

Rezultaty wykonanych zadań.

Życie płynie wiecznie. Celem każdego człowieka jest płynąć ku lepszym krainom szczęścia, ku większym i wyższym stanom ducha, wyrażającym się w takim postępowaniu, ażeby nietylko jemu samemu było dobrze, ale także, by innym ludziom z nim było dobrze żyć i współpracować. Zdobycze przeszłości nie mają trwałej wartości. Mogą to być zdobycze wielkie, jak naprzykład odsiecz Wiednia, dokonana przez J. Sobieskiego, czy pogrom armii bolszewickiej, dokonany przez J. Piłsudskiego, ale znaczenie ich jest przejściowe, zwłaszcza, gdy w międzyczasie napływają nowe siły i zadania, domagające się ciągle natychmiastowego rozstrzygnięcia. Korzyści przeszłości przybierają coraz to inną formę i często wchodzą w skład współczesnej teraźniejszości. Pełną spuściznę przeszłości, jaką posiadamy, jest chwila obecna, sprawdzana i uzupełniana z dnia na dzień, z godziny na godzinę. Sposobem oceny jest porównanie. Czyniąc porównanie okazuje się, że Bukareszt w Rumunii ma tyle prawie samochodów co cała Polska, że tonaż naszej floty handlowej wynosi zaledwie 97.400, zaś Anglii 17,200.000, a Japonia projektuje zwiększenie pojemności floty handlowej do 8 milionów ton, że obrót zagraniczny Szwecji, liczącej blisko pięć razy mniej mieszkańców aniżeli my, jest w ogólności dwa i pół razy większy od całego naszego obrotu z zagranicą, że Łotwa, jakkolwiek miażdżący „walec“ wojenny gruntownie ją niszczył, to jednak ta Łotwa daje zarobek wielu naszym biedakom, że Egipt, Palestyna, czy Turcja mają lepsze drogi, więcej u nich motorów na głowę ludności przypada i więcej prądu elektrycznego tam się przeciętnie zużywa, aniżeli u nas. Te zaś i inne mierniki stopnia kultury i cywilizacji, przemawiają za tym, że nie powinniśmy się zatrzymywać w zastoju. Głęboką myśl zawiera powiedzenie naszego marszałka Śmigłego - Rydza, że porównanie z zagranicą naszego stanu gorżko nam smakuje. Intencją kierunkową powyższego powiedzenia jest budzenie nas z

drzemki, skłonienie nas do przyjęcia pożytecznych nowości i stosowanie ciągłe i na każdym kroku coraz to lepszych metod pracy, bo zaniechanie postępu i trwanie w dotychczasowym konserwatyźmie w naszym położeniu wobec szybszego narastania sił gospodarczych i militarnych naszych sąsiadów, to rozkład, to zatrzymanie biegu życia, to śmierć. Przecież Japonia stała się potęgą tylko dlatego, że śmiało wprowadziła i wprowadza w życie wyniki nauki i postępu, powierzając wykonanie różnych zadań ludziom śmiałym i nowym. Żadne wielkie dzieło nie powstało i nie powstanie bez zdolności powzięcia decyzji. Trzeba też mieć śmiałość i odwagę przeciwstawić się utartym poglądom, jeżeli one są mylne. Już Anaximandros uczył, że wszystko jest zmienne i odbywa się w przeciwieństwach. Heraklit z Efezu pouczał, że właśnie te przeciwieństwa prowadzą do jedności, która jest ich zestrojeniem, że rozbieżne zbiega się i z rzeczy różnych powstaje najlepsza harmonia. Walka poglądów, starcia przeciwieństw nie są rozpadem, lecz spoidłem, które łączy mnogość w jedną całość. Napoleon powiedział, że maszerować trzeba oddzielnie, ale bić razem. Poszczególne części organizmu ludzkiego spełniają różne zadania: Żołądek trawi, płuca oddychają, serce pompuje i tłoczy krew, jakby planowo pod ogólnym kierownictwem systemu mózgowo-nerwowego. Na wojnie uważany jest ogień pojedynczy za najskuteczniejszy. Jakże często słyszymy nawoływania do tłumnego i jednoczesnego kroczenia jedną drogą, jak gdyby do strzelania salwami na komendę, mimo, że salwy służą do parady. Dobrze, że żołądkowi i wogóle przewodowi pokarmowemu nie można nakazać pełnić funkcji płuc. Miał też rację Heraklit, gdy ganił Homera za twierdzenie: „Niech zaginie spór pomiędzy bogami i ludźmi“, gdyż wtedy wszystko by zginęło. Różnice zdań, dyskusje i naświetlenia sprawy z różnych stron są potrzebne i konieczne. Atoli ogólne organiczne połączenie odrębnie pracujących członków i warstw społeczeństwa jest nieodzowne. Same nerki, pęcherz, czy kości życia odrębnego nie mają, a spełniając oddzielne zadania, mają na celu życie całości, w której poszczególne części składowe żyją i one razem wziąwszy, tworzą całość. Tylko harmonijny rozwój wszystkich poszczególnych części składowych organizmu, a nie przerost i wybujanie poszczególnych narządów, daje zdrowie, zadowolenie i siłę.

Pulsujący nurt życia płynie w pewnym kierunku. Są pewne zasady i myśli przewodnie, które wskazują cele rozumne i god-

ne uznania. One są drogowskazami, według których mają iść tak pojedynczy ludzie, jakoteż całe społeczeństwa. Tymi ideami przewodnimi, tymi drogowskazami do których dążyć mamy to ideały wyhodowane przez mędrców, proroków, i jasne duchy rodu ludzkiego, mające oparcie na etyce i sprawiedliwości.

„Miarą wszelkich rzeczy jest człowiek".[1] „W ramach Państwa i w oparciu o nie kształtuje się życie społeczeństwa. Państwo zapewnia mu swobodny rozwój, a gdy tego dobro powszechne wymaga, nadaje mu kierunek, lub normuje warunki. Praca jest podstawą rozwoju i potęgi Rzeczypospolitej". Tak mówi nasza konstytucja. To jest kierunek drogi. Cała sztuka w dążeniu do celów wytkniętych polega na tym, ażeby umieć wybrać zdrową radę od złej,[2] a następnie rozchodzi się o to, ażeby ideę wybraną umieć zastosować nie od parady i uroczystości, ale stale w codziennej praktyce życiowej. Trzeba unikać przy tym zwalania wypełniania na innych tego zadania, które jest naszym własnym. U nas to zwykle praca polega na uchwałach słownych, czy pisemnych, a więc papierowych oświadczeniach, a właściwą pracę pozostawia się komu innemu tj. zwykle rządowi, który wszystkiemu nie jest w stanie podołać. Może przyczyną tego jest niezastanawianie się nad znamioniami, odróżniającymi z wszelką pewnością obywateli, uzdolnionych do kierowania sprawami publicznymi, od tych obywateli, którzy tylko utrzymują, że się do tego nadają. Tak się dzieje, że nie rozpoznajemy często doboszów, którzy bębnią „ojczyzna, mocarstwo" i agitatorów, którzy podniecają innych i krzewią entuzjazm, ale gdy przychodzi do szturmu, do praktycznego wykonania zadania, to znikają, może nie dlatego, ażeby zabrakło im odwagi, lecz ponieważ przy wykonaniu trzeba trzeźwego sądu, zmysłu praktycznego i stalowych nerwów, których oni nie mają. Nam potrzeba ludzi śmiałych, posiadających trzeźwy zmysł praktyczny i niezachwianą równowagę ducha, oraz żelazną wytrwałość. Nie było i nie będzie w dziejach rodu ludzkiego żadnego wielkiego dzieła, któreby nie wymagało śmiałości i zdecydowania. Dla ułatwienia pchnięcia na nowe drogi biegu życia wypada postawić pytanie, co wyniknie z tego, gdy odrzucimy tezę daną, lub gdy ją wprowadzimy w życie? Dzięki temu pytaniu, dążącemu równocześnie do uzyskania odpowiedzi na pytanie, jaką wartość kasową ma pewna idea,[3] można łatwo sprawdzić rzeczywistą wartość praktyczną każdego projektu.

[1] Protagoras. [2] Pascal. [3] W. James.

By dać odpowiedź na to pytanie i przez to pobudzić do zrealizowania zakreślonych projektów, omawianych w niniejszej pracy, należy zebrać i podkreślić przynajmiej najważniejsze rezultaty. Korzyści z wykonanych zadań będą wielkie, różnorodne i wszechstronne. Będą one się powiększać i dopływać w coraz większej ilości tak, że pozwolą nam wznieść się coraz wyżej i wyżej. Życie współczesnego narodu tak jest powiązane różnymi węzłami wzajemnych zależności, że rozdzielić na poszczególne grupy tych zysków się nie da dokładnie. Charakter tych korzyści będzie natury rozmaitej: gospodarczej, finansowej, wychowawczej, społecznej, militarnej, moralnej i prawnej. Weźmy dla przykładu coroczne zyski o charakterze kasowym, gdyż one dają się oznaczyć w sposób wyraźny i w oczy wpadający, a przy tym ułatwi to danie jasnej odpowiedzi na postawione pytanie, mające na celu sprawdzenie wartości zaprojektowanych robót.

Otóż co roku powstawać będą nowe budowle i drogi wodne, jak kanały, rzeki, porty, śluzy, zapory wodne, przystanie, rowy odwadniające i t. d. Wartość ogólna tych corocznych budowli i prac powiększać będzie majątek narodowy o 332,000.000 zł, a w tej ostatniej sumie wartość pracy samych więźniów daje 75,600.000 zł.

Nasz przemysł węglowy oblicza rocznie przewóz węgla kanałem śląsko - podkarpackim do Morza Czarnego i zlewiska Morza Śródziemnego na 5,000.000 ton. W drodze powrotnej statki i holowniki będą zabierały rudę manganową z Kaukazu i rudę chromową z Grecji, co znowu daje 5,000.000 ton towaru. Ponieważ umawiamy się, że chcemy mieć wysokie dochody, dlatego porzucamy zasadę stosowaną przez naszych „taryfiarzy", którzy śrubują wysokie taryfy przy przewozie kolejowym i dlatego mając wysokie taryfy, mają małe dochody, zaś my bierzemy za punkt wyjścia, że koszty przewozu wodą są trzy razy tańsze, aniżeli koleją i dlatego bierzemy stałą stawkę, że przewóz jednej tony towaru za 1 km kosztuje 0,57 gr tj. 1/3 część kosztów własnych kolejowych. Długość trasy Gliwice - Kraków - Rzeszów-Rudki-Śniatyn wynosi okrągło 700 km, czyli koszt przewozu jednej tony towaru wynosi 3,99 zł. Mnożąc tą ilość przez ilość ton towaru tj. 10,000.000 ton przewożonych przez nasz przemysł, uzyskujemy co roku 39,900.000 zł.

Zapotrzebowanie Niemiec dla rudy żelaznej, manganowej, chromowej, dla ołowiu, bauksytu, benzyny, smarów, kukurudzy,

jęczmienia, przedstawia co roku najmniej 15,000.000 ton, a wywóz z Niemiec wyrobów przemysłowych, narzędzi i maszyn, oraz tranzyt surowców przez Hamburg, Szczecin, do krajów zlewiska Morza Czarnego, oraz rynków Bliskiego i Dalekiego Wschodu da znowu 15,000.000 ton, czyli razem rocznie 30,000.000 ton. Mnożąc tą ilość towaru przez długość trasy i koszty przewozu drogą wodną uzyskujemy z zagranicy co roku pieniężne wpływy na olbrzymią sumę 119,700.000 zł.

Przywóz i wywóz Czechosłowacji, Rumunii, i Węgier da łącznie każdego roku przypuszczalną sumę za przewozy naszymi drogami wodnymi 20,000.000 zł.

Do kas skarbowych wpływać będą co roku dalsze pozycje:

1) z powiększenia zbytu węgla i surowców wewnątrz kraju 300,000.000 zł. gdyż zapotrzebowanie krajowe na węgiel i surowce jest kilkakrotnie większe, aniżeli wywóz naszych surowców i produktów poza granicę,

2) z zagranicy za przejazdy i z turystyki 30,000.000 zł.

3) gminy uzyskają co roku zasilenie gotówką na skutek wzmożenia obrotów węglem i surowcami, jako stosunkowy udział . 180.000.000 zł.
a zakłady ubezpieczeń społecznych i fundusz pracy 60.000.000 „

Nastąpią oszczędności z:

a) przerzucenia transportów węgla z kolei na wodę 48.000.000 „
b) zmniejszenia bezrobocia . . . 100.000.000 „
c) zwiększenia stanu bezpieczeństwa prawnego 60.000.000 „
d) zaprowadzenia dróg bitych . . . 200.000.000 „
e) zapobiegania powodziom . . . 50.000.000 „

Powyższe wpływy są raczej pomniejszone, gdyż w rzeczywistości będą one większe, jak to wynika np. ze sum budżetowych, przeznaczonych na walkę z bezrobociem, a także z funduszów i opłat, idących na utrzymanie policji, więzień i różnych straży nocnych i dozorców, gdyż bezpieczeństwo prawne u nas jest chwiejne. Co do oszczędności z zaprowadzenia dróg bitych to prof. M. Nestorowicz oblicza te oszczędności rocznie na 375 milionów zł. Statystyka powodziowa wykazuje poważne straty, a prawidłowe zaprowadzenie gospodarki wodą zapobiegnie też posuchom z powodu, których np. przed dwoma laty w Poznańskiem straty przekroczyły 200 milionów zł. Sumy zatem wymienionych oszczędności nie są z palca wyssane, lecz mają oparcie na rzeczywistości.

Wpływy gotówkowe, płynące z zagranicy za przewozy naszymi drogami wodnymi, uwolnią nas od potrzeby zadłużania wobec zagranicy. One też pozwolą stopniowo zaprowadzić zasadę równomiernego traktowania pod względem gospodarczym naszych obywateli z cudzoziemcami. Obecnie niestety nasi obywatele znacznie drożej płacą, aniżeli obcokrajowcy za nasze surowce i produkty jak węgiel, nafta, cukier, drzewo, zboże, nawozy sztuczne, czy wyroby monopolowe. Motywem tego gorszego traktowania naszych obywateli, sprzecznego z podstawowymi założeniami prawa narodów, jest wzgląd na potrzebę uzyskania zagranicznej waluty do zakupu surowców i artykułów nam potrzebnych. Na skutek budowy nowych dróg wodnych wpływać będzie do nas waluta z zagranicy i to pozwoli zaniechać dumpingu naszych surowców i produktów, gdyż pieniądze potrzebne na zakup artykułów i przedmiotów z zagranicy uzyskamy właśnie za przewozy drogami wodnymi. Zaniechanie dumpingu węgla, nafty, drzewa i innych produktów uchroni nas od wielu strat, a sprzedawanie tych surowców taniej na rynku krajowym, przyczyni się do uszlachetnienia wywozu, do rozwinięcia produkcji krajowej i do poprawienia naszej zdolności konkurencyjnej na rynkach światowych. Coroczne oszczędności z zaniechania różnych dumpingów dadzą przynajmniej 100 milionów zł.

Wprowadzenie równomiernego traktowania naszych obywateli z cudzoziemcami pod względem gospodarczym, a nadto ułatwienie życia szerokim warstwom, tak z jednej strony przez zaspokojenia potrzeby pracy i chleba, jak z drugiej strony przez udzielenie ochrony przed plagami społecznymi, do których należy też wyzysk, zadzierżgnie ścisły i nierozerwalny węzeł przywiązania ludności do Ziemi ojczystej, pobudzi i wzmoże zdolność szerokich warstw do współpracy i ofiar na rzecz dobra powszechnego oraz da nam moc i siłę stawić czoło największym przeciwnościom losu. Rzym, jak potężny był, a runął z chwilą, gdy urzędy państwowe stały się właściwie urzędami podatkowymi i gdy obalona została zasada gospodarności i sprawiedliwości społecznej. Obalenie tej zasady polegało na tym, że było za dużo darmozjadów, którzy żądali tylko „panem et circenses“ (chleba i rozrywek), a w zamian za to ci pasożyci nic społeczeństwu nie dawali. Nie ma takiego majątku, któregoby nie można przetrwonić. Nawet bogate narody, jak Ameryka, dość skutecznie chronią się przed pijawkami i darmozjadami. My jesteśmy biedni.

Tym bardziej więcej mocno i twardo stawać musimy na gruncie pomnażania naszych sił i zasobów. Powinniśmy wreszcie przestać rozdawać nasze bogactwa surowców prawie za darmo obcokrajowcom, tak, jak to czynią kacykowie murzyńscy w Afryce! Słusznym i sprawiedliwym jest, ażeby zorganizowana zgraja różnych kartelowców nie wyciągała soków żywotnych z naszego społeczeństwa i jeszcze zamykała przedsiębiorstwa, powiększając bezrobocie i pobierając ogromny haracz, czy to we formie kosztów administracyjnych, czy też wynagrodzenia za bezczynność. A może została naruszona zasada równomiernego traktowania obywateli na skutek tego, że chałupnik w okolicy Łodzi, czy w kieleckiem za 16 godzin pracy zarabia około 80 groszy, zaś uprzywilejowane rzesze zarejestrowanych bezrobotnych za wydajność pracy równającą się wartości 50 - 60 groszy otrzymują z funduszów publicznych 4 razy wyższe wynagrodzenie? Czy nie należałoby wziąść pod uwagę, że bezrobotni ze wsi też są obywatelami, którzy chętnie wykonają 4 razy taniej tą samą pracę, aniżeli bezrobotni z funduszów publicznych? Sprawiedliwość jest jedna. Polega ona na równomiernym traktowaniu wszystkich. Skoro się tyle mówi o jednolitości, to trzeba mieć siły i odwagę tę jednolitość w czyn wprowadzić. Dla tych, którzy chcą pieniędzy, a nie pracy powiedzieć mocno i zdecydowanie: „Bez pracy nie ma kołaczy". To będzie dobrą metodą wychowawczą, dla braku, której staniemy wobec widma zagłady.

Nawet przybliżony obraz dochodów corocznych, wynikających z budowy nowych dróg, nie byłby zupełny, gdyby się nie uwzględniło korzyści z elektryfikacji. Jej kalkulacja przedstawia się następująco:

Mamy niewyzyskanych sił wodnych na Podkarpaciu 1,750.000 kilowatogodzin. Połowę tych sił wodnych ujmujemy i obracamy dla potrzeb wewnętrznych, a drugą połowę możemy skierować poza granice naszego Państwa. W ostatnim wypadku do przewozu elektryki nie trzeba będzie dopłacać, bo fale elektryczne popłyną same po przewodach z szybkością 300.000 kilometrów na sekundę. Prócz tego zauważyć należy, że prąd elektryczny jest gotowym, nadającym się do bezpośredniego użytku zasobem energii. Tymczasem węgiel, ropa naftowa, czy drzewo to nie energia, lecz jej źródło, wymagające przewozu dość skomplikowanego i przemiany na energię. Umawiamy się, że usuwamy niebezpiecznych pośredników (samorządy), bo chcemy, żeby

ogół, a także ci pośrednicy, dobrze na tym wyszli. W tym celu ustalamy cenę sprzedażną za jeden kw. 6 groszy, a drugie 6 groszy przeznaczamy dla kas skarbowych i różnych instytucyj publicznych, jak budowa szkół powszechnych, rozbudowa floty, lotnictwa i na stypendia dla niezamożnej młodzieży. Każda w takim razie godzina przynosi przesiębiorstwu, wytwarzającemu energię — to znaczy Państwu, czy też odrębnemu przedsiębiorstwu prywatnemu, które może być powołane do życia, a nie obcym koncesjonariuszom - 6 groszy za prąd, a drugie 6 groszy biorą powołane publiczne instytucje. Jedna doba, mająca 24 godziny, przynosi instytucjom publicznym wpływ od jednego kw. 1 zł 44 gr. Mnożąc tę ostatnią sumę tj. 1 zł 44 gr przez ilość dni w roku, uzyskujemy okrągły dochód od jednego kw. w kwocie 518 zł. Ponieważ tylko połowę sił wodnych sprzedajemy w kraju po 6 groszy, to ta połowa przynosi do kas skarbowych i instytucyj publicznych co roku gotówkowy wpływ . 454,000.000 złotych.

Taka sama suma idzie na rzecz przedsiębiorstwa wytwarzającego energię to znaczy znowu . . 454,000.000 złotych.

Jeżeliby jeszcze wysłać poza granice Państwa resztę energii elektrycznej, zawartej w wodach rzek karpackich, to znaczy 875.000 kw. i sprzedać tę ilość po 6 groszy za 1 kw. to uzyskamy znowu wpływ coroczny w sumie . 454,000.000 złotych.

Jak to przyjemnie mieć takie dochody!

Co ważniejsze to te wpływy regularnie będą płynąć, a z powodu możności uzyskania tak taniego źródła energii nastąpi rozwój szeregu przemysłów. Z kolei rzeczy to przysporzy i powiększy dochody tak poszczególnych obywateli, jakoteż instytucji publicznych.

Przechodząc do korzyści natury polityczno - społecznej podkreślić należy, że nastąpi, jeżeli nie całkowity zanik bezrobocia, to przynajmniej ogromne zmniejszenie. Nastąpi poprawa zdrowia i warunków bytowania szerokich warstw społeczeństwa. Przeprowadzenie szeroko robót melioracyjnych i obniżenie cen nawozów sztucznych powiększy niejako obszar naszego Państwa przynajmniej o 250.000 km², gdyż ziemia będzie znacznie więcej plonów i płodów wydawała. Ogromne obszary, stanowiące dotąd nieużytki (Polesie), staną się krajem mlekiem i miodem płynącym. Poprawi się stan bezpieczeństwa, bo dla włóczęgów i żebraków można przeznaczyć częściowo kryminały i więzienia dotychczasowe, a także częściowo nowe budynki, których cała ma-

sa będzie budowana wzdłuż trasy kanałów, a przestępcy, skoro zmuszeni będą odrobić koszty postępowania i krzywdę pracą swoją wynagrodzić, będą czuli w swoich kościach potrzebę nieprzekraczania granicy, zakreślonej przez prawo. Nastąpi złagodzenie starć społecznych, gdyż szerokie warstwy ludności znajdą godziwe i odpowiednie źródła zarobkowania przy rozwoju rolnictwa, przemysłu i handlu. Otworzone zostaną nowe tereny kolonizacyjne wewnątrz Państwa (Polesie), co uchroni nas na długi przeciąg czasu od potrzeby emigracji ludności poza granice Państwa. Rozbudowa przemysłu wciągnie do ośrodków przemysłowych nadmiar ludności wiejskiej.

Dostarczenie taniej energii elektrycznej dla wsi rozwinie tam rzemiosło i podniesie rolnictwo, pomnoży czytelnictwo, dostarczy wiele skutecznych sposobów do zwalczania analfabetyzmu i zacofania tego naszego wroga Nr. 1.

System dróg wodnych pozwoli szeroko rozbudować sieć dróg bitych. Albowiem okazuje się, że materiały budowlane znajdujące się pomiędy Soła i Stryjem, a Częstochową-Szydłowcem i Zamościem a także minerały tam się znajdujące, o wiele szybciej i taniej spłyną do obszarów położonych nad środkową i dolną Wisłą, nad Pilicą, Wieprzem, Bzurą, Wartą i Notecią, a nawet nad Bugiem, aniżeli może być dowieziony kamień z okolicy Rokitna. Wiadomo ogólnie, że poleskie rzeki nie mają zdecydowanego biegu i gdy wiatr wieje od wschodu, to zwierciadło Prypeci i Piny robi wrażenie, że woda płynie ku zachodowi, a jeżeli wiatr wieje od zachodu, to znowu Muchawiec całkowicie tak wygląda, że płynie na wschód, jakkolwiek, gdy nie ma wiatru i uważnie ktoś się przygląda nurtowi wód, to widać, że mapa w błąd nie wprowadza i Pina oraz Prypeć przecież płyną na wschód, a Muchawiec wprawdzie leniwo, ale płynie na zachód koło Kobrynia. Z powodu tego powolnego biegu wód kamień z rejonu Saren najpierw Horyniem musi być popychany, a następnie mozolnie trzeba go podciągać w stronę Brześcia, Prypecią, Piną i Muchawcem. To podciągnięcie kosztuje, zwłaszcza, że wiatry przeważnie wieją od zachodu, więc opory w ruchu są większe, a paliwo do statków trzeba z daleka dowozić. Natomiast wody rzek karpackich same poniosą ropę i kamienie. Oprócz tego wyzyskanie spadu wód rzek karpackich dla celów elektryfikacyjnych przyczyni się do rozpowszechnienia zużycia prądu elektrycznego, a to powiększy wydatnie dochody gmin miejskich

i wiejskich. To znowu przyczyni się do przyspieszenia rozbudowy dróg bitych i urządzeń cywilizacyjnych. Z kolei rzeczy drogi wodne i drogi bite uwolnią nas od zmory zamieszania w najgorętszych dniach mobilizacji wojennej i uchronią nas od niebezpieczeństwa pokrzyżowania planów mobilizacyjnych, może opartych dotąd z konieczności na kolejach żelaznych. Wiadomo przecież, że kolej na ataki lotnicze i akcję sabotażową jest bardzo czuła, a lotnictwo nieprzyjacielskie jest znaczne.

Dochody z sieci wodnej i spowodowany nią rozwój gospodarstwa narodowego pozwolą nam też budować własną flotę w naszych zakładach okrętowych: Gdynia, Toruń, Modlin, Bydgoszcz. W kierunku rozwoju floty handlowej mamy wiele do zrobienia. Wystarczy przypomnieć, że Łotwa i Estonia mają po 170.000 tonażu, a sama Finlandia ma 500.000 tonażu, czyli 5 razy więcej, aniżeli my. Wobec tego, że nasza flota przewozi zaledwie 1/10 część naszych towarów, a 9/10 wymiany towarowej z zagranicą drogą morską odbywa się pod obcą banderą, to bez wojny możemy przegrać wszystko, czyli ulegnąć porażeniu całkowitemu, polegającemu na zduszeniu naszej wymiany towarowej w razie, gdyby pewnego pięknego poranku obca flota handlowa, dotąd przewożąca nasze i dla nas towary, wypowiedziała nam służbę. A to jej wolno. Na to nasza marynarka wojenna nie miałaby żadnego argumentu, chociażby była 3 razy tak silną, jak jest obecnie. Najpierw więc trzeba mieć flotę handlową, bo to uchroni nas od wielu niebezpieczeństw, a także pozwoli tych 120 milionów zł. rocznie, wypłacanych dotąd obcym flotom za przewóz towarów naszych na morzu, zatrzymać dla nas na nasze potrzeby, których mamy wiele. Niemniej wzgląd, że głównie dzięki posiadaniu marynarki handlowej możemy rozszerzyć i ugruntować sferę naszego gospodarczego i narodowego wpływu na naszych 8 milionów rodaków na obczyźnie, przemawia za rozbudową przede wszystkim floty handlowej. Bez niej niewiele znaczyć będziemy poza obszarem naszego Państwa i będziemy igraszką w rękach drugich narodów, górujących nad nami flotą i siłą gospodarczą.

Tak samo kruszenie i porażenie komórek i ośrodków naszej siły obronnej bez żadnej wojny nastąpi, jeżeli nie dźwigniemy wyżej wsi i biedoty miejskiej. Jaki cel ma wojna? Otóż głównym celem wojny jest niszczenie żywych sił nie-nieprzyjaciela w celu narzucenia mu swej woli. Niestety bez wojny widzimy niedorozwój sił szerokich warstw społeczeństwa

wyrazem czego jest wątła budowa rekruta, powracający i zasadniczy analfabetyzm, a w Poznańskiem wyludnianie się wsi. Te ujemne objawy bez wątpienia wyrastają na podłożu biedy. Głównym hamulcem naszego zastoju gospodarczego jest brak tanich i dogodnych środków komunikacyjnych oraz skrępowanie działalności gospodarczej najróżniejszymi ograniczeniami. Jedynie drogi wodne i sprawiedliwość społeczna dadzą nam inicjatywę i rozpęd do podniesienia rolnictwa i rozwoju przemysłu oraz staną się stosem pacierzowym naszej siły militarnej i politycznej.

Skoro jest mowa o sprawiedliwości, wypada postawić pytanie, co to jest sprawiedliwość? Pomimo mnogości naszych przepisów prawnych, a może z powodu zbytniego ich namnożenia się, tak, jak gdyby zapomniano podkreślić i powiedzieć, co to jest sprawiedliwość, która tonie w powodzi przepisów. Dla przykładu weźmy przepis artykułu 598 kodeksu postępowania karnego, który brzmi:

„Sąd może uwolnić oskarżonego od zwrotu kosztów postępowania, jeżeli uzna, że uiszczenie ich byłoby zbyt uciążliwe dla skazanego".

Patrząc, jak to w praktyce wygląda, widzimy, że z pośród ferowanych corocznie mniej więcej 700.000 wyroków w sprawach karnych opiera się 600.000 orzeczeń na powołanym przepisie art. 598. Zwolnienie skazanego od kosztów oznacza zasądzenie Skarbu Państwa na ponoszenie kosztów postępowania. Któż to jest ten Skarb Państwa? Odpowiedź na to nietrudna brzmi, że Skarb Państwa to my wszyscy uczciwi obywatele, płacący podatki w jakiejkolwiek formie. Z kolei rzeczy rodzi się pytanie, czy my winę ponosimy w wypadku, gdy niezamożny złodziej ukradł lub bandyta kogoś zamordował, albo też krzywoprzysiężca nieprawdę zeznał pod przysięgą? Na to odpowiedź nie nasuwa żadnej wątpliwości w tym kierunku, że żadnej winy nie ponosimy. Dlaczegoż więc my mamy ponosić koszty postępowania, skoro jesteśmy niewinni? Coś niewątpliwie szwankuje w tym kierunku na niwie przepisów wymiaru sprawiedliwości, bo przecież koszty postępowania stanowią logiczną część składową wymiaru karnej sprawiedliwości. Prosty rozum nakazuje obciążyć sprawcę całkowitą odpowiedzialnością za jego postępek, a więc także niech on ponosi koszty postępowania karnego. Prawo kanoniczne, w podobnej dziedzinie ma istotnie doskonałą logikę, która głosi, że grzech dopóty nie będzie odpuszczony, dopóki krzywda nie bę-

dzie wynagrodzona. Uzupełnienie i wzmocnienie poglądu, który reprezentuje praca niniejsza, dają przepisy art. 39 i 40 naszego kodeksu karnego z roku 1932 o następującym brzmieniu: „Więzień ma obowiązek pracy według wskazań zarządu zakładu karnego. Można go używać do pracy poza zakładem. Aresztant ma obowiązek zająć się pracą....“ Niestety te zdrowe przepisy, dotyczące pracy skazanych, istnieją tylko na papierze, bo więcej jak 90% skazanych kompletnie nic nie robi. Trzeba te zdrowe przepisy w czyn wprowadzić daniem łopat i taczek więźniom przy robotach ziemnych. Co do kosztów postępowania, jeżeli nie w 80 na 100 wypadków, to nawet w 90% ogólnych kosztów postępowania spada na barki niewinnych podatników z mocy przepisu art. 598.

Jeżeliby postawić pytanie, co się stanie jeżeli przepis art. 598 odrzucimy, lub gdy go będziemy nadal w praktyce stosować zobaczymy, że w razie odrzucenia przepisu, ustanie możność zasądzania bezwinnych obywateli na ponoszenie kosztów postępowania. To będzie zgodne z zasadami zdrowego chłopskiego rozumu, który wie, że trucizna szkodzi nawet w razie podania do wypicia w kunsztownym i uroczystym puharze. Tym puharem jest forma przepisu, a więc uchwalenie i ogłoszenie w urzędowym brzmieniu, a zaś trucizną i błędem jest przerzucania kosztów postępowania na niewinnych obywateli. Otóż kasując ten przepis zwiększymy też przejrzystość w zakresie działania poszczególnych działów administracji publicznej, a mianowicie nastąpi wyraźne odgraniczenie kompetencji Ministerstwa Opieki Społecznej od kompetencji Ministerstwa Sprawiedliwości. W zasadzie przecież opieka nad ubogimi należy do zakresu działania Opieki Społecznej. Sprawa stanu majątkowego przestępcy dla czystego wymiaru sprawiedliwości powinna mieć znaczenie tylko dla oceny winy, a więc jeżeli np. sprawca tylko dla braku środków materialnych dopuścił się kradzieży, to wtedy może winy nie ponosić i być całkowicie uwolnionym od wszelkiej odpowiedzialności. W innych wypadkach tj. w razie skazania trzeba obciążyć skazańca całkowitą odpowiedzialnością za jego postępek. Niech ubogich przestępców ma raczej w swojej opiece opieka społeczna. Jest praktyczny sposób zastąpienia przepisu art. 598 tym, że skazaniec na wypadek niepokrycia kosztów, ma koszty odpracować. W tym kierunku może być pomocna reguła istotnie doskonałego prawa kanonicznego, że każdy grzesznik ma za

sobą domniemanie prawne, iż jest zdolny krzywdę wynagrodzić i wejść na drogę wskazaną przez prawo Boże. Trzeba konsekwencji w działaniu i niczego więcej.

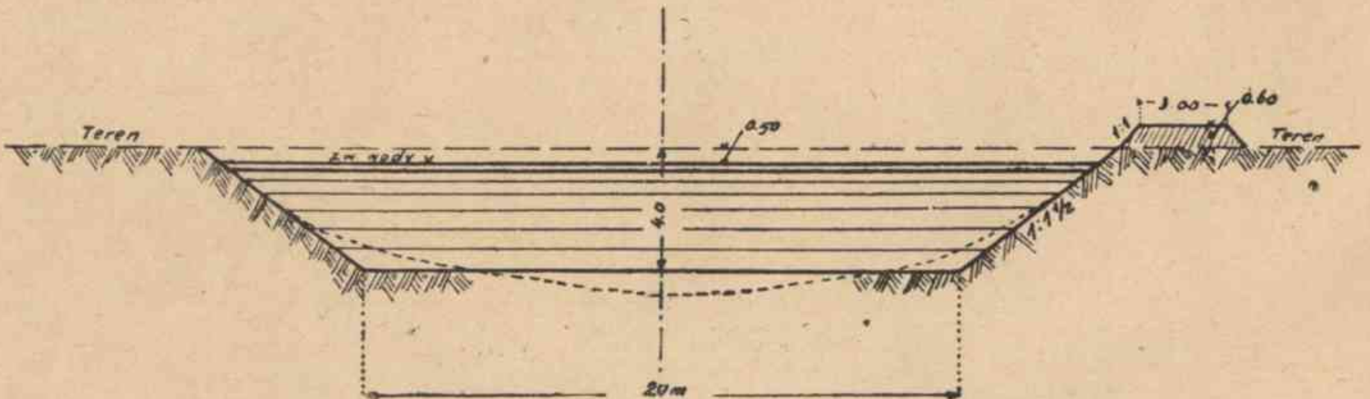
Nasza konstytucja stoi na stanowisku, że wartością wysiłku i zasług obywatela na rzecz dobra powszechnego mierzone będą jego uprawnienia do wpływania na sprawy publiczne. Ani pochodzenie, ani wyznanie, ani płeć, ani narodowość nie mogą być powodem ograniczenia tych uprawień. Te zasady określają pojęcie sprawiedliwości. Jeżeli sprawca swój spryt, swoją siłę i odwagę kieruje na dokonanie złego czynu i tego czynu dokonuje, to źle służy społeczeństwu. Powinien zatem taki człowiek kierowany być współdziałania na rzecz dobra powszechnego np. przy budowie nowych dróg wodnych.

To przemawia za tym, że idea pracy ma zastosowanie także do wypełnienia treścią, do tchnienia życia w mądre przepisy, istniejące niekiedy tylko na papierze, a nadto do obalenia szkodliwych przepisów, czy nałogów. Wystarczy więc raz nastawić działalność w odpowiedniem kierunku, wystarczy raz wejść na dobrą drogę i z niej nie zboczyć, to jeden dobry pomysł, jedno dobre dzieło, pobudza i ożywia cały szereg innych zjawisk do dobrego.

Praktyczne spełnianie dobrych uczynków nada moc rozpędową, płynącym falom naszego życia, a nasze siły i powaga wzrosną i spotężnieją tak, że żadna siła zdradziecka nie zdoła nas zniszczyć, ani zgnieść.

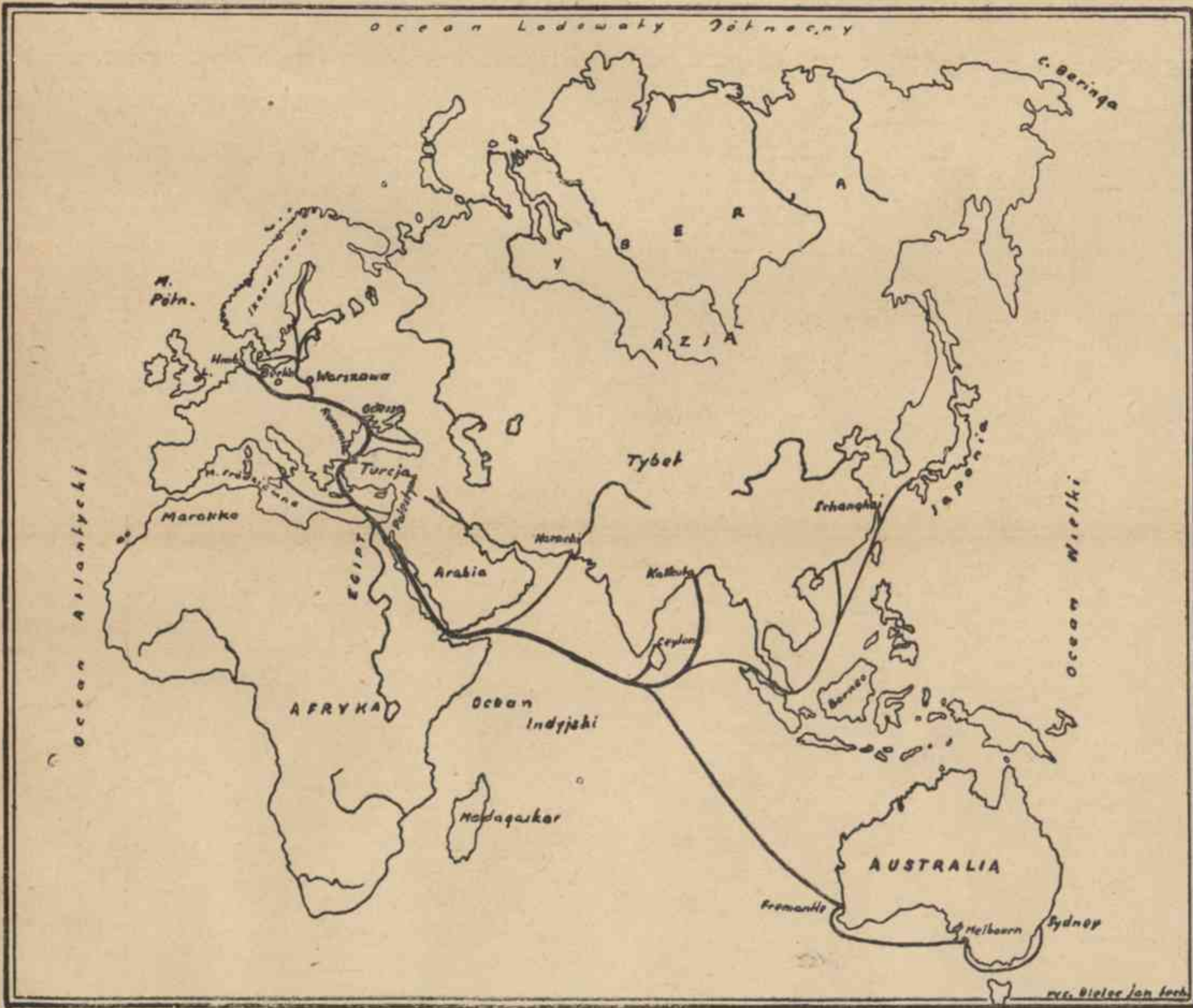
Przekrój poprzeczny.

1:250.

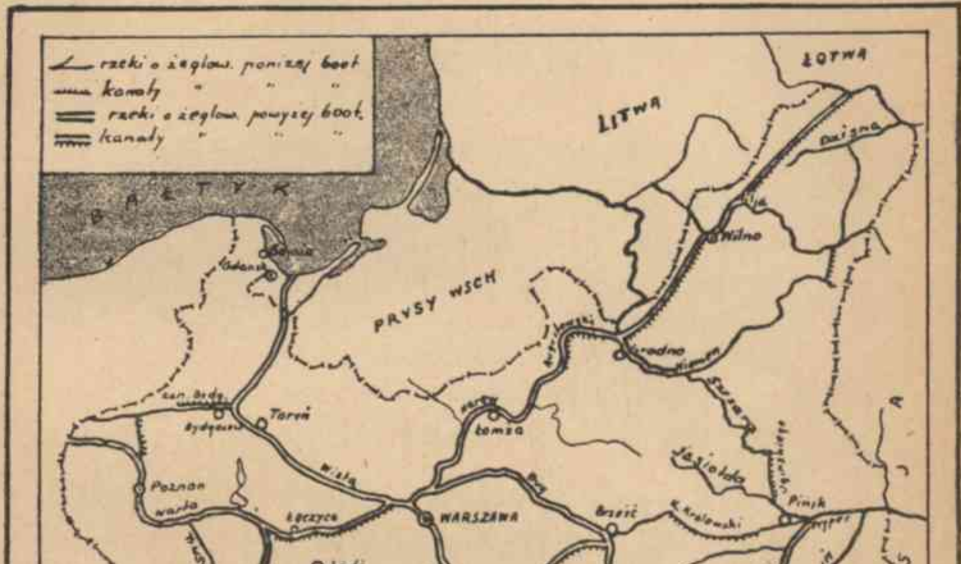


——— przekrój, będący podstawą obliczeń

- - - - - - „ przy zrealizowaniu, pociągający złagodzenie szkarp i dna, a także pogłębienie osi kanału.



Ocean Lodowaty Północny
C. Beringa
M. Półn.
Warszawa
Turcja
Tybet
Japonia
Ocean Wielki
Ocean Atlantycki
Marokko
Arabia
Egipt
Kalkuta
Ceylon
Borneo
AFRYKA
Ocean Indyjski
Madagaskar
AUSTRALIA
Fremantle
Melbourn
Sydney



kanały
BAŁTYK
ŁOTWA
LITWA
PRUSY WSCH
Wilno
Grodno
Łomża
WARSZAWA
Brześć
Pinsk
Toruń
Poznań
Warta
Łęczyca
Łódź
Pilica
NIEMCY
Lublin
Kielce
Katowice
Kraków
Odra
San
Lwów
Przemyśl
Tarnopol
Równe
Stanisławów
Seret
Horyń
Jasiołda
CZECHOSŁOWACJA
RUMUNJA
T. Bielec

SPIS RZECZY:

Ważniejsza literatura:

Adler Alfred: Psychologia indywidualna.
Boehm-Bawerk Eugeniusz: Kapitał i zysk z kapitału.
Bujak Franciszek: Studia geograficzno-historyczne.
Conrad J.: Gospodarcza polityka narodowa.
Dr. Ettinger Adam: Zbrodniarz w świetle antropologii i psychologii
Gide Karol: Zasady ekonomii politycznej.
Gieysztor Józef: Na marginesie nowej taryfy towarowej P. K. P.
Hauswald Edwin: Organizacja i zarząd.
Heinrich W.: Zarys historii filozofii.
Hendersohn C. H.: Nowe wychowanie.
Janet Paul: Historia doktryn politycznych.
Inż. Kędzior Andrzej: Roboty wodne i melioracyjne.
Dr. Krzymuski Edmund: Historia filozofii prawa.
" " " System prawa karnego.
Krzywicki Ludwik: Studia socjologiczne.
•Dr. Makarewicz Juliusz: Prawo karne.
Dr. Mueller E.: Błędy gospodarki polskiej.
Nadobnik Marcin: Wyludnianie się wsi wielkopolskiej.
Piłsudski Józef: Pisma, mowy, rozkazy tom VII.
" " Psychologia więźnia.
Poniatowski Józef: Przeludnienie wsi i rolnictwa.
Romer Eugeniusz: Wewnętrzna i zewnętrzna sytuacja gospodarcza Polski.
Inż. Różański Adam: Żegluga śródziemna i drogi wodne,
Rutkowski: Zarys gospodarczych dziejów Polski.
Smith Adam: Badania nad naturą i przyczynami bogactw narodów.
Dr. Staniewicz Witold: Zmiany w strukturze agrarnej Polski.
Studnicki Wł.: System polityczny Europy, a Polska.
Szerer Mieczysław: Blaski i nędze wymiaru sprawiedliwości.
Tuchaczewski M: Pochód za Wisłę.
Dr. Zaleski Stefan: Istota i rozwój naukowej organizacji pracy.

Roczniki statystyczne; „Gazeta Polska" z dnia 16/XII 1936 „Wiek Nowy" z dnia 1/XII 1936 i „Nowiny" z dnia 24/II 1937.

Encyklopedia powszechna wyd. „Guttenberga".

Do spisu źródeł, z których czerpałem zaliczam pomoc wydatną ze strony J. W. P.:

Stefanii Czyrkówny co do ujęcia kwestii pedagogicznych;

Leopolda Caisa co do pomysłu dorobienia do pracy szkicu organizacyjnego;

Inż. Jana Czaczkowskiego co do podstawy obliczeń wydajności pracy, opracowania planu budowy pomieszczenia na 1000 więźniów, narysowania map i uzupełnienia szkicu organizacyjnego, oraz zachęty do przyspieszenia pracy;

Inż. M. Doerflera co do ujęcia szkicu organizacyjnego;

Jana Tarnawskiego co do organizacji pracy więźniów w Egipcie.

Za tę pomoc serdecznie dziękuję.

Warunki i sposób nabycia dzieła:

wpłacić cenę 1 zł i na koszty przesyłki 25 gr na konto czekowe w P. K. O. Nr. 154.123 oraz wymienić dokładny adres wpłacającego, **albo** nabyć w większej księgarni za 1 zł.

Zniżki 10% dla wpłacających na konto 154.123 przynajmniej 10 zł jako cena za 10 egzemplarzy.

Omyłki druku:

Strona	Wiersz	Jest	Powinno być
5	19 od dołu	olbrzymymi	olbrzymimi
6	8 „ góry	z której	z którą
8	10 „ dołu	Dunaja	Dunaju,
9	2 „ góry	na papierze	na papierze,
10	16 „ dołu	udzkiego	ludzkiego
11	9 „ góry	śródziemna a	śródziemna, a
11	14 „ dołu	ludności	ludności,
11	1 „ „	stasowiły	stanowiły
13	18 „ „	Weżmy	Weźmy
14	13 „ góry	ugrzężnie	ugrzęźnie
14	15 „ „	przewożnik	przewoźnik
15	4 „ „	Obrachunek	W obrachunku
15	4-5 „ „	Przedsiębiorstwa	Przedsiębiorstwo
16	14 „ „	Czyli	czyli
19	2 „ dołu	Halicz o gługości 469	Zaleśce o długości 459
25	6 „ „	Halicz	Halicz, lub też Zaleśce
27	14 „ „	na około	mniej więcej
32	7 „ góry	wszelkie	wielkie
32	12 „ „	życia pokoleń.	życia całych pokoleń.
32	9 „ dołu	nacmentarzu	na cmentarzu
39	3 „ góry	roswiewania miasmatów	rozsiewania miazmatów
51	4-5 „ „	konkurenję	konkurencję
51	18 „ „	wykonywania	wykonywaniu
53	15 „ dołu	zmiejszenia	zmniejszeniu
54	20 „ „	zorganizowania	zorganizowana
55	20 „ „	nieprzewidzialne	nieprzewidziane
56	5 „ „	siedzibę	siedziby
57	15 „ góry	zwoleników	zwolenników
58	8 „ dołu	7 tańsze	7 razy tańsze
62	28 „ góry	sprawozdania	sprowadzania
67	11 „ „	Smoleńskiej	Smoleńskiej przez Wilię, Niemen, Narew i Dolny Bug.
74	1 „ „	więcej	więc
74	17 „ dołu	braku, której	braku której
80	12 „ góry	być współdziałania	być do współdziałania

SZKIC ORGANIZACYJNY

programu budowy dróg wodnych.

L. p.	Czas roboczy: Rok	Czas roboczy: miesiąc	Zakres prac:	Trasy: określenie	Trasy: długość w km.	Ilość i jakość pracowników: Prawnicy	Inżynierowie	Siły pomocnicze	Bezrobotni	Więźniowie	Prace szarwarkiem i tp.	UWAGI:
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I.	1937	Od 1/VI do 31/X	Zależnie od istniejących już opracowanych, planów szczegółowych należy przystąpić do wykonania robót według tych planów, a dotyczących dróg wodnych i zabudowy dzikich potoków.	a) Warta-Gopło-Wisła b) Augustowski c) Soła d) Nida e) Dunajec f) Strwiąż g) Łomnica h) Prut i) Zabudowa potoków						5.000 4.000 2.000 4.000 4.000 2.000 3,000 2.000 6.000	1.000	Od rub. 7) 8) i 9) dotyczy rozpoczętych robót, już zorganizowanych. Zasadniczo, odcinki robót zostaną oddane przedsiębiorcom, w drodze przetargów publicznych, przy użyciu więźniów, włącznej ilości 32.000 więźniów. W zależności od możliwości użycia więźniów, z oznaczonym ad 3.) terminie — rubryka ad 4) wejdzie w życie. Jest to okres próbny, z którego siły wejdą w skład roboczy okresów następujących VIII. IX. X.
II.	1937	Od 1/VI do 31/X. Od 1/XI do 31/XII.	Studja terenowe i opracowanie: a) planu ogólnego, b) planu szczegółowego I-go odcinka roboczego.	Gliwice Żydaczów Gliwice Mościska	460 360	3	30 inż. terenowych, 6 geometrów dla związania prac terenowych, 6 inż. wodnych, 20 w biurze geometrów inżyn. 5 inż. wodnych.	150 30 30 40 kreślarzy	Ewentualnie bezrobotni w ilości 80 zamiast jak obok ad II)	Ewentualnie, więźniowie w ilości 170 więźniów.		W miesiącach letnich, studenci Politechnik będą przeznaczeni do robót na praktykę wakacyjną. Każdego miesiąca inżynierowi terenowi, oddają wyniki pomiarów do biura, dla opracowania. Zdjęcia dla projektu ogólnego ukończone zostaną w terminie do 31/X 1937 r. Plany zaś szczegółowe dla I-go odcinka roboczego, od 1/XI 1937 r. do 31/XII 1937 r. Inżynierowi zajęci przy pomiarach trasy głównej kanału - przerzuceni zostaną do prac melioracyjnych wykazanych projektem ogólnym (generalnym), a głównie wykonają w swoim czasie jak niżej ad XIV rubryki 1, 2, 3, 4, 5, 6. Ponadto z chwilą ukończenia zasadniczych robót, a to studiów terenowych i planów ogólnych i szczegółowych, przeprowadzą odbiór odcinków.
III.	1937	Od 1/VI do 31/XII.	Studja terenowe i plany szczegółowe uzupełniające odnośnie regulacji rzek i budowy zbiorników wodnych, zabudowy potoków.	Wisła Skawa Raba Dunajec Wisłok San Dniestr górny Stryj Opór Dniestr dolny	909 64 10 107 116 280 55 152 31 249		10 inż. do pomiarów 5 inż. wodnych	50 10 kreślarzy				Plany regulacji rzek i t. p., w zasadzie są opracowane - a jedynie zachodzić może potrzeba, w niektórych wypadkach, uzupełnienie projektu i skosztorysowanie odpowiednio do cen miejscowych.
IV.	1937	Od 1/XI do 31X/II	W miarę potrzeby, plany melioracyjne tzw. plastrami lub pasami przy projektowanych drogach wodnych.									Siły techniczne, zwolnione od prac terenowych z dniem 1/XI. 1937 opracują plany melioracyjne, a z dniem 10/IV 1939 więcej będą nadzorować roboty.
V.	1937	Od 1/XI do 31/XII	Wykup gruntów i praw rzeczowych dla dróg wodnych.	Jak wyżej ad. II. i III.		6		20				
VI.	1937	Od 1/I do 28/II	a) Dochodzenia wodno-prawne. b) Organizacja prac.	Jak wyżej ad. V.				"				Z poprzednich okresów, prawnicy zostaną przerzuceni do prac ad a), zaś inżynierowie do prac ad b), dotyczących planu gospodarczego robót, a to: przygotowania do przetargów poszczególnych odcinków i objektów, oraz do zabezpieczenia dostaw, przewozów i przygotowania do budowy pomieszczeń.
VII.	1937	Od 1/III do 10/IV	a) Wstępne prace terenowe b) Budowy pomieszczeń c) Przeprowadzenie przetargów i oddanie do wykonania odcinków tras i objektów:	Jak wyżej ad. II. t. j. Gliwice Mościska	360							J. w. ad VI.
VIII.	1938 1939 i 1940	15/IV1938 1/VI 1939 15/IV1938 15/IV1940 1/V 1939 1/V 1940	Wykopy kanału o profilu w głębokości 4.00 m w szerokości 20.00 m i w nachyleniu skarp 1 : $1\frac{1}{2}$ t. j. 91 m^3 na 1 m. b.	a) Gliwice Kłaj b) Kłaj Mrówla Mościska, c) Mościska Żydaczów.	120 240 100				20.000 12.000	40,000 13,000		
IX.	1938 i 1939	Od15/VI 1938 do 1/VI 1938	Wykonanie melioracji i budowy śluz.	J. w. ad. VIII a) b) c)					2.000	7,000	7.000	Z nastaniem pory zimowej, prace bezrobotnych ulegną wstrzymaniu, dlatego ilość dni roboczych za jeden rok przewidziana jest na 245 dni. W r. 1939 więźniowie na trasie 240, zasileni zostaną bezrobotnymi w ilości 8000, w miarę wykonania przez tychże swojego odcinka. Więźniowie przez cały rok, pracują przy robotach ziemnych, a rok roboczy więźnia odpowiada wydajności pracy zwykłego robotnika, obliczonej na 142 dni. Wydajność pracy powiększy się wskutek użycia do wykopów materjałów wybuchowych z rozbrojonej amunicji. Cena 1 kg materiału wybuchowego wynosi 7 gr. do 20 gr., a w wyniku uzyskuje się pracę potrzebną do usunięcia 1 m^3 wykopu. Należy zorganizować odpowiednią ilość minerów. Cement i żelazo dostarczy na kredyt Fundusz pracy. Melioracje będą wykonane, gdy ich konieczność będzie wykazana projektem ogólnym. Wydajność pracy przy budowie kanału głównego - obliczoną jest, w ten sposób, że 1000 robotników w roku: a.) wykopie 6.000 m. k. b.) ureguluje Wisłę, San i Dniestr na głównej drodze wodnej 12,000 m. k. c.) ureguluje Skawę, Rabę, Dunajec, Wisłok, Dniestr górny łącznie 36,000 m. k. d.) ureguluje San od Wiszni w górę Stryj i Opór, łącznie 24,000 m. k. Z zestawienia sił roboczych ad 10.), pozostaje jeszcze do dyspozycji około 12,000 bezrobotnych, którzy stanowić będą rezerwę. Wykazane w rubryce ad 4) budynki dla pomieszczenia więźniów, będą ewentualnie wykonane co 3 km dla 500 więźniów, a nie jak w tekście - co 6 km trasy kanału, a to jeden budynek na 1000 więźniów. Budynki te ewentualnie będą mogły być rozbierane i przenoszone. Terminy robót. jakoteż czas pracy są podane w przybliżeniu, a dokładne obliczenia wykażą dopiero plany szczegółowe. Zależnie od tempa prac można przystąpić do trzeciego okresu robót (strona 21 - 22 tekstu).
X.	1938 1939 1940 1941	Od 15/VI 1938 do 15/IV 1941	Regulacja karpackich dopływów Wisły.	a) Skawa b) Raba c) Dunajec d) Wisłok	64 10 107 116					2,000 500 2,000 2,000	1,000	
XI.	1938 1939 1940	Od 15/IV 1938 do 15/IV 1940	Regulacja i przystosowanie do żeglugi Wisły, Sanu i Dniestru	a) Wisła b) San c) Dniestr	909 280 250				65.000			
XII.	"		Budowa zbiorników wodnych i zabudowa potoków górskich i ew. melioracje.	J. w. ad III. oraz ewent. rzeki karpackie					2.000	3,500	1,000	
XIII.	"		Regulacja karpackich dopływów Dniestru.	a) Stryj b) Opór c) Dniestr górny	152 31 55				5.000			
XIV.	1938 i 1939	Od 1/V 1938 do 1/XI 1938. Od 1/XI do 31/XII 1938. Od 1/I 1939 do 28/II 1939. Od 1/III 1939 do 10/IV 1939.	a) Studja terenowe i plany ogólne i szczegółowe dotyczące II-go okresu robót. b) Wykup gruntów i praw rzeczowych. c) Dochodzenia wodno-prawne zatwierdzenie projektów i organizacja prac. d) J. w. ad. VII.)	Kanały: Plan szczegółowy odcinka: a) Mościska-Żydaczów b) Nieźwiska-Prut c) Koło-Łęczyca-Wisła d) Warta-Noteć e) Sądowa Wisznia-Lwów-Brody f) Wieprz-Bug g) Sieradz-Ner h) Drohobycz-Czajkowice i) Oświęcim-Pszczyna-Bogumin	100 50 108 50 146 100 40 50 55		Przerzuceni z ad. II.)					
XV.	"	"	Studja terenowe i plany szczegółowe uzupełniające regulacje rzek i przystosowanie potrzebnych odcinków do żeglugi a to w odniesieniu do II-go okresu robót. (str. 20 - 21 tekstu)	Rzeki: a) Warta b) Prosna c) Pilica d) Bug e) Wieprz f) Nida g) Niemen h) Narew i) Styr j) Łomnica k) Prut	480 190 127 752 112 86 400 267 260 91 53		Przerzucono z ad. II.)					
XVI.	1940 1942	Od 15/IV 1940 do 15/IV 1942	J. w. ad VIII). J. w. ad. XV).	j. w. ad. XIV.) " " XV.)					20,000 65,000	47,000 6,000		
XVII	"		Melioracje konieczne i wykorzystanie sił wodnych Wilii i Niemna dla elektryfikacji.						9000	2000		

W zasadzie program budowy nowych dróg wodnych oparty jest na oddaniu prywatnym przedsiębiorcom robót publicznych na podstawie przetargu publicznego, kładąc nacisk na należyty nadzór ze strony władz publicznych co do wykonania robót. Dzięki powierzaniu robót przedsiębiorcom pieniądz znacznie szybciej będzie się obracał, zwiększy zatrudnienie oraz dochody Skarbu Państwa. Ze względu na smutne doświadczenia przy prowadzeniu robót we własnym zarządzie administracji publicznej nasza wojskowość od szeregu lat stosuje prowadzenie wszelkich robót przez oddanie ich do wykonania przedsiębiorcom. Okazuje się, że dobrze na tym wychodzi. W Niemczech jeszcze przed kilkunastu laty surowo zabroniono prowadzenia robót systemem biurokratyczno-gospodarczym. To jest jedna z przyczyn, dla których Niemcy bardzo dużo w ostatnich latach zdziałali na polu rozbudowy gospodarstwa narodowego.

Co do głębokości kanału głównego wzięto pod rozwagę następujące okoliczności:

Angielski kontrtorpedowiec „Amazon" zanurza się w wodzie na 3 metry, niemiecki torpedowiec „Iltis" na 2.7 metra, zaś nasze „kolce morskie" jak „Wicher, Grom, Błyskawica" nie zanurzają się głębiej jak na 3 m. 30 cm., Stąd wzięto głębokość wody na 3 metry 50 cm., ażeby dać możność przesunięcia naszej floty od morza do morza drogą krótką i bezpieczną. Narasta też potrzeba czuwania nad doprowadzeniem Wisły, Sanu i Dniestru do odpowiedniej głębokości. Tego rodzaju przesunięcie floty będzie miało olbrzymią doniosłość militarną i polityczną, dlatego trzeba szczególną uwagę poświęcić sprawie głębokości dróg wodnych.

Udział poszczególnych elementów, kosztów w ogólnych wydatkach na budowę dróg wodnych, jest próbą wypośrodkowania, opartą na tym: że w ogólnych kosztach wydobycia węgla w Anglii robocizna stanowi 71.6%, że w ogólnych kosztach robót regulacyjnych inż. Andrzej Kędzior wymienia stosunek następujący: Roboty ziemne 60.3%, wykup gruntów 15.8%, budowa objektów 15.3%, koszty zarządu 3,8%, że przy melioracjach wydatki na robociznę prostą przekraczają 66% ogólnych kosztów.

Stosunek wzajemny rubryk wydatków zależy od wielu czynników, jak zdolność organizacyjna, umiejętność wykorzystania materiałów znajdujących się pod ręką. Oprócz tego sam teren dużą odegra rolę, gdyż jeżeli teren jest równy i nie ma potrzeby budowy śluz komorowych, jazów, nasypów, przelewów i spustów, mostów i tuneli, gdy gleba jest iłowata i nie potrzeba uszczelnień, to wówczas wydatki za same roboty ziemne wyniosą ponad 75% ogólnych kosztów. Naodwrót w partiach terenowych trudniejszych, gdy zachodzi potrzeba budowy większej ilości śluz komorowych na małej przestrzeni — to nastąpi zwiększenie rubryki na budowę obiektów t. j. śluz czy tuneli. Co do tuneli to nie powinno się ich unikać, gdyż w dowolnej ilości mamy żelazo, cement, robociznę, prąd elektryczny, a z uwagi na ogromny postęp techniki od czasów przedwojennych i możność uzyskania mas ziemi do wyrównania nasypów n. p. nad Wisłoką koło Dębicy koszty tuneli nie powinny być czynnikiem hamującym zaprojektowanie i wykonanie tuneli.

W ważnej sprawie wydajności pracy więźniów podkreślić należy, że wydajność ta jest duża, jak to dowodzą roboty przeprowadzone nad morzem na zachód od Pucka. Bolszewicy w ciągu jednego roku zbudowali więźniami olbrzymi kanał Bałtyk — Morze Białe. My najpierw przygotujemy dla więźniów pomieszczenia, odpowiadające wymogom hygieny i kultury, jak zaopatrzenie we filtry, a także ewentualnie boiska i świetlice. Ponieważ Podkarpacie jest naszą najpiękniejszą krainą, dlatego skierowanie tam sił roboczych przysporzy tak więźniom jak i bezrobotnym wzmocnienie zdrowia na łonie przepięknej przygody. To świadczy o tym, że punkt wyjścia robót ziemnych odnoszący się do czasu pracy, miejsca robót i wydajności pracy ma należyte uzasadnienie.

Streszczając tok myśli i ich wyniki w celu położenia ich na szale decyzji mającej rozstrzygnąć pytanie: „Czy budowa nowych dróg ma znaczenie?" wymienić należy następujące okoliczności:

I. Suma rzeczywistych wkładów gotówkowych dla dróg wodnych:
a). Gliwice - Kraków - Rzeszów - Rudki - Śniatyn,
b). Górny Śląsk - Warszawa - Bałtyk,
c). Gdańsk - Warszawa - Jarosław - Śniatyn,
d). dla karpackich rzek Skawa - Raba - Dunajec - Wisłok - San - Stryj i Opór
e). zbiorników wodnych w karpackich rzekach wynosi łącznie 300.000.000 zł i na pomieszczenia 43 milj.

II. Pozycje dochodów corocznych za przewozy powyższymi drogami wodnymi wyniosą:

a). z zagranicy	119,700.000 zł	
	20,000.000 "	
	30.000.000 "	169,700.000 zł.
b). z ładunków krajowych:	39,900.000 "	
	300,000.000 "	
	180,000.000 "	
	60,000.000 "	579,900.000 zł.
Oprócz powyższych dochodów nastąpią oszczędności na skutek budowy powyższych dróg (vide str. 72 tekstu)		458,000.000 zł.
oraz uzyskane zostaną korzyści z zaniechania dumpingów i z zaprowadzenia elektryfikacji (vide str. 73 i 75 tekstu) w kwocie		1,008,000.000 zł.
razem		2,215,600.000 zł.
Odejmując od ostatniej sumy dochodów wkłady pod I. wymienione w kwocie		343,000.000 zł.
uzyskujemy spodziewany coroczny zysk . .		1,872,600.000 zł.

Suma tych corocznych, osiągalnych dochodów, położona na szalę decyzji - powinna usunąć wątpliwości i przeważyć szale w kierunku przychylnej oceny zaprojektowanych robót i wprowadzenia ich w czyn.

Czas uderzyć w strunę drugą — w czynów stal !